NAFTA

Rocznik XV LIPIEC-SIERPIEŃ 1936 Zeszyt 7-8

Tak być nie powinno

Umieszczone w poprzednim zeszycie naszego pisma sprawozdanie z przyjęcia przez Pana Ministra Przemysłu i Handlu A. Romana w pierwszych dniach czerwca b. r. — delegacji przemysłu naftowego, złożonej z przedstawicieli wszystkich odłamów tego przemysłu — zawiera przy końcu następujący ustęp:

„Przedstawiciele przemysłu naftowego wyszli od Pana Ministra Przemysłu i Handlu A. Romana, pełni dobrej myśli i wiary w przyszłość, gdyż z wywodów Pana Ministra wynikało, że nie pójdzie on na żadne pociągnięcia tego rodzaju, któreby przyniosły przemysłowi naftowemu wyraźną szkodę i nie dały się gospodarczo uzasadnić. Czy jednak słusznie, i czy ten optymizm nie był przedwczesny, czy nie spotka tego przemysłu jeden więcej zawód — to się okaże w najbliższej przyszłości."

Wkrótce po tem okazało się, że pesymizm nasz był w pełni uzasadniony. Cena benzyny zostaje obniżona. Przeprowadzono liczne rozmowy z przemysłem naftowym i przemysł ten zgodził się „dobrowolnie" na obniżkę 5 groszową na litrze, do których Skarb Państwa dołącza drugie 5 groszy z podatku spożywczego, obrotowego i drogowego. Razem obniżka wyniesie 10 groszy na litrze.

Nie pomogły żadne, najbardziej nawet przekonywujące perswazje i dowody cyfrowe, że przemysłu naftowego nie stać w obecnej sytuacji na tego rodzaju ofiarę czy też ustępstwo. Na nic się zdały tłumaczenia, że ciosu tego przemysł naftowy już w żaden sposób znieść nie będzie mógł, bez bardzo poważnej szkody dla problemu naftowego z tej prostej przyczyny, że jego fundamenty są już tak bardzo nadwerężone i tak słabe, że wszelkie dalsze osłabienie go w tym względzie — jest już naprawdę zupełną niemożliwością i będzie musiało zemścić się bardzo fatalnie. Przekonano czynniki oficjalne, nie wyłączając zdaje się przewodniczącego Komisji Motoryzacyjnej p. wiceministra inż. Piaseckiego, że głębokie szczerby w budżetach przedsiębiorstw naftowych, poczynione przez obniżkę ceny benzyny — nie dadzą się załatać. Wszyscy to zrozumieli. Wszyscy uznali bez zastrzeżeń słuszność przytoczonych argumentów. Przyjrzano się uważnie cyfrom i skonstatowano wręcz przerażający obraz przemysłu naftowego. Ale cóż z tego. Wszystko to nic nie pomogło. W zasadzie przyznano, że przemysł naftowy w obecnych warunkach, nie ma najmniejszej możności zniżenia ceny benzyny. Przekonano się z przedstawionego materjału dowodowego, że znajduje się w sytuacji bardzo ciężkiej i pracuje w złych warunkach. Przekonano się też i zdawano sobie już w zupełności sprawę z faktu, że nie rozporządza w tej chwili ani rezerwami, ani też bie-

żącemi nadwyżkami kapitałowemi na wiercenia, które mu są potrzebne. Nie przeczono temu w rozmowach ani nie kwestjonowano tej niewątpliwej i smutnej prawdy. Rozumiano doskonale, że wiercenia naftowe muszą być prowadzone, jak również i to, że są koniecznością dla przyszłości naftowej Polski oraz główną i zasadniczą cechą kopalnictwa naftowego, które też tem się różni od każdego innego przemysłu, że nie może nigdy zaprzestać inwestycyj. Lecz pomimo tego, że wszystkie te fakty stały się jasne i zupełnie zrozumiałe nawet dla osób nie stykających się z przemysłem naftowym, którym sprawy tego przemysłu były całkiem obce, pomimo, że sfery rządowe były już zupełnie dokładnie zorjentowane w obecnej ciężkiej sytuacji przemysłu naftowego — to jednak Komisja Motoryzacyjna nie odstąpiła od żądania obniżki ceny benzyny. Wciąż się jej domagała, jak się zdaje dlatego, że wcześniej już powzięła taką decyzję i szeroko ją rozpowszechniła, zanim przystąpiła do rozmów na ten temat z przemysłem naftowym. W końcu osiągnęła swój cel i uzyskała na nią „dobrowolną" zgodę sfer naftowych.

W tem niewątpliwie leży sedno rzeczy, że rzeczywiście postąpiono dość nieoględnie i zaangażowano się poprostu zbyt daleko wobec opinji publicznej w tej sprawie — przez nadanie jej wielkiego rozgłosu za pośrednictwem prasy codziennej. Poczyniono za wiele wiążących przyrzeczeń związkom i organizacjom samochodowym, budząc dosyć pochopnie najzupełniej przesadne i złudne nadzieje na możliwość znacznego potanienia benzyny i na błogosławione skutki tego potanienia dla motoryzacji — przed niezbędnem w takich razach zorjentowaniem się w zakresie wszystkich możliwości w tym względzie. Ktoś musiał zatem ponieść konsekwencje tego błędu, bo było już za późno na wycofanie się z raz zajętego stanowiska, bez wywołania rozgoryczenia w sferach zainteresowanych w cenie benzyny, zwłaszcza jeśli się chciało uniknąć niemiłej kompromitacji. Ponosi je przemysł naftowy. Na pociechę i dla osłody goryczy wysunięto miraż w tej postaci, że przemysł naftowy nie straci a zyska na tej obniżce, bo spożycie benzyny wzrośnie. Tu i ówdzie pojawiły się nawet krótkie wiadomości w prasie codziennej, których sens był mniej więcej taki, że przemysł naftowy zeszedł nareszcie ze swego nieustępliwego stanowiska bo zrozumiał, jak wspaniały interes robi na tej obniżce.

Niema dwu zdań, że jedynie motoryzacja jest w stanie uratować nasz przemysł naftowy oraz przywrócić do zupełnego zdrowia i sił jego schorowany i do ostatnich już granic wytrzymałości wyczerpany organizm. Bez kwestji, że jedynie w ten tylko sposób będzie można wyleczyć ten przemysł z zadanych mu, licznych niestety i bardzo bolesnych ran. Cóż z tego jednak, skoro jest to droga do tego celu bardzo daleka. Sporną kwestją jest nie to, czy nastąpi wzrost spożycia benzyny w kraju czy nie. Bo ogólnie wiadomo, że kraj nasz na obecnym poziomie zatrzymać się absolutnie nie może. Lecz przemysł naftowy nie bez głębokiego uzasadnienia i nie bez słuszności odnosi się z dużym sceptycyzmem do możliwości rychłej, znaczącej coś, poprawy rynkowej w sprzedaży benzyny w tym stopniu, ażeby dało się to odczuć. Trzeba będzie z pewnością poczekać dłuższy czas zanim krajowe spożycie benzyny wzrośnie w stosunku do chwili obecnej — o jakie 30%, bo tyle mniej więcej potrzeba w tym celu, ażeby nastąpiło w przemyśle naftowym wyrównanie strat poniesionych przez obecną obniżkę jej ceny. Powinnoby przybyć w takim razie ca 20.000 nowych samochodów, albo może i więcej — w zależności od ich litrażu. Należy również wziąć pod uwagę i tę okoliczność, że obecne stare wozy zużywają niemal dwa razy tyle paliwa, co nowe. Na dobrą sprawę prawie wszystkie te wozy, a już całkiem napewno niemała ich część — jest już tak zdezelowana i zupełnie niezdatna do ruchu, że będzie musiała być wycofana z obiegu i zastąpiona nowemi (z warunkiem, że ich właścicieli stać będzie na nowe). Z tego względu w miejsce wy-

cofanych starych samochodów — musiałoby przybywać stale dwa razy tyle nowych. W latach 1928 i 1929, a zatem kiedy konjunktura była dobra, a w porównaniu z latami obecnemi — nawet bardzo dobra, i dochód ludności był bez porównania wyższy — przybywało u nas rocznie 9.000 samochodów. Czego więc można się spodziewać obecnie w latach znacznie gorszych, powiedzmy — całkiem złych, gdy dochody spadły poniżej potrzebnego minimum, a ludność zamożniejsza przeważnie zubożała często do ostatnich granic. Niema co się łudzić zanadto. Trzeba iść naprzód i wspinać się ku górze, ale rzeczywistości należy śmiało spojrzeć w oczy i wyciągnąć z niej takie wnioski, jakie się logicznie nasuwają, bo to jest nieodzowne dla powodzenia każdej akcji. Schodziliśmy systematycznie na coraz to niższy poziom codziennego bytowania, aż w końcu znaleźliśmy się na samem dnie. Mamy teraz tego rezultaty. Konsekwencje trzeba ponieść, na to niema rady.

Pytanie więc czy przemysłowi naftowemu starczy na tyle sił, ażeby mógł przetrzymać tę nową, nie pierwszą już oczywiście, transfuzję krwi ze swego organizmu, skoro tyle już jej z niego przy różnych okazjach wytoczono, i mimo zastosowania doraźnie i na krótką metę działających środków — przetrwać aż do czasu, gdy motoryzacja zatoczy nieco szersze kręgi. Bo jednak będzie to okres bardzo długi. Jest rzeczą zupełnie pewną, że ten jedynie skuteczny środek kuracyjny, jakim jest dla polskiego przemysłu naftowego motoryzacja — będzie dlań dostępny w małych dawkach i w dłuższych odstępach czasu. Nasycenie naszego kraju samochodami z pewnością tak rychło nie nastąpi. Proces motoryzacyjny będzie musiał u nas posuwać się z natury rzeczy dość powoli naprzód. Kraj nasz odczuwa bezsprzecznie wielki głód samochodowy, jeszcze większą jest potrzeba motoryzacji, ale brak nam narazie warunków i środków na częściowe choćby, ale jako tako wystarczające, zaspokojenie tego głodu.

Nie cena benzyny stała na przeszkodzie i była hamulcem motoryzacji, tak samo jak obniżka tej ceny nie ruszy jej z miejsca, ani też nie przyśpieszy jej w małym bodaj stopniu. Proces motoryzacyjny zatrzymuje przedewszystkiem wielka drożyzna wozów, pozostająca w rażącej dysproporcji do przeciętnych dochodów szerokiego polskiego ogółu. Dopóki samochód będzie drogi i niedostępny dla wielkiej części naszej ludności i jak długo nie stanie się w naszem życiu codziennem tem czem jest np. w warunkach cywilizacyjnych i kulturalnych odpowiednie mieszkanie i szereg innych powszechnie uznanych potrzeb życiowych — tak długo mowy być nie może o tem, aby proces motoryzacyjny mógł szybko zatoczyć szerokie kręgi.

Szeroka motoryzacja jest możliwa jedynie w warunkach o wiele silniejszego pulsowania życia gospodarczego. Bo wtedy samochód używany jest w życiu przemysłowem i służy do transportów, zaś różnym osobom do celów zarobkowych, jako szybki środek lokomocji, ułatwiający wykonywanie zawodu. Stanowi ona jeden z dowodów wyższej cywilizacji i widomą oznakę zewnętrzną dobrobytu i wyższej zamożności opartej na wyższym dochodzie ogółu — dochodzie wystarczającym nie tylko na skromne wegetowanie z dnia na dzień, lecz również na zaspokojenie szeregu wyższych potrzeb cywilizacyjnych. Motoryzacja u nas nie będzie się posuwać naprzód w szybkiem tempie wzorem zachodu, dopóki stopa życiowa szerokich warstw naszej ludności będzie niska i dopóki nie dźwigniemy tych warstw na wyższy szczebel codziennego bytowania, a również tak długo, jak długo nie będzie tętnić znacznie żywiej nasze życie przemysłowe i cywilizacyjne na wszystkich odcinkach. Trudno wymagać, ażeby u nas kupowano poniekąd masowo samochody, skoro prawie cała nasza ludność wiejska i ogromna większość miejskiej, walczy z codziennemi troskami i zdarza się często, że nie ma na buty, a jeśli ma, to na kiepskie; skoro żywi się źle, ubiera licho i musi oszczędzać i odmawiać sobie wszystkiego na każdym

kroku. Bez wątpienia znajdzie się i u nas, w obecnych czasach wielkiego zubożenia i małych dochodów, coś ludzi, których stać na samochód i którym jest on potrzebny. Jest więc bardzo prawdopodobne, że gdy auta w Polsce nieco potanieją i gdy samochód przestanie być w Polsce uważany za przedmiot wyjątkowego zbytku oraz za tytuł do urządzania jego posiadaczowi przeróżnych szykan na każdym kroku — to ładnych kilka tysięcy nowych wozów może znaleźć nabywców i to może nawet w krótkim przeciągu czasu. Bo ostatecznie kraj jest pod tym względem wygłodzony i spragniony. Będzie to jednak raczej jednorazowy raptowny skok naprzód. Później to się uspokoi i dalszy przyrost aut w kraju będzie już powolny i będzie szedł w parze z ogólną poprawą gospodarczą i wzrostem zamożności i dochodowości szerokich kół ludności. Lecz zagadnienia motoryzacji nie rozwiąże ograniczone grono nabywców. Widzimy więc, że problem motoryzacyjny związany jest silnemi węzłami z ogólnem położeniem kraju i w oderwaniu od tego położenia całkowicie rozwiązany być nie może.

Drugą główną przeszkodą hamującą postęp motoryzacji są nasze nieszczęsne, karkołomne drogi. Drogi te niszczą auta i zużywają je przedwcześnie, a w wielu wypadkach wręcz uniemożliwiają jazdę.

Są jeszcze inne przeszkody, może mniejszej wagi, ale w każdym razie bardzo nieprzyjemne i dokuczliwe. Nic też dziwnego, że w tych warunkach nawet osoby, które stać na samochód, stronią w gruncie rzeczy od auta bo często mają z niem więcej kłopotu niż pożytku i przyjemności.

Nie ulega zdaje się wątpliwości, że i czynniki rządowe orjentowały się na tyle dobrze w sytuacji, że zdawały sobie sprawę, iż na obniżce ceny benzyny automobilizm zyska tak bardzo mało, że nie będzie to miało dlań żadnego niemal znaczenia, że jej nie odczuje, i że zniżka ta nie odegra żadnej zgoła roli i nie wpłynie ani nie przyśpieszy w najmniejszym bodaj stopniu procesu motoryzacji. Jeżeli zaś mimo to wystąpiono z tem żądaniem i forsowano ją zawzięcie, to więcej dla atrakcyjności, dla efektu zewnętrznego. Chodziło o zaprezentowanie rozpędu w tym kierunku, o pokazanie opinji publicznej, że dla ruszenia sprawy motoryzacji z martwego punktu i dla ostatecznego rozwiązania tego kapitalnego problemu — robi się wszystko co tylko możliwe i stwarza się na wszystkich odcinkach jaknajlepsze warunki w tym celu.

Zmotoryzowanie kraju jest niezaprzeczenie rzeczą bardzo ważną. Każdy rozsądny człowiek przyznać musi, że dla wcielenia tej idei w życie, wyczerpać należy wszelkie możliwości i wszelkie stojące do dyspozycji środki. Należy pójść bezwarunkowo na daleko idące ułatwienia dla automobilizmu i na stworzenie jaknajbardziej sprzyjających warunków dla jego rozwoju. Pomału może, krok za krokiem, ale z nieugiętą wytrwałością trzeba sprawę tę posuwać naprzód i torować jej drogę. Ubóstwo szerokich kół naszego społeczeństwa jest tu wielką przeszkodą. Ale zawsze tak nie będzie. Niewątpliwie zaczniemy się dźwigać z biedy ku lepszemu bytowaniu. Może proces ten będzie powolny i może trzeba będzie na to paru lat czasu, zanim poprawa stanie się widoczna, lecz chwila ta nadejść musi. Inaczej nawet być nie może. Bo przecież w miejscu stać nie możemy i tkwić na poziomie, który grozi nam degeneracją, skarleniem i cofnięciem się pod względem cywilizacji daleko w tył. Groziłoby to nam bowiem nieobliczalnemi, wprost katastrofalnemi konsekwencjami. Musimy więc iść naprzód i piąć się ku górze, aby nie stoczyć się na dno i nie pogrążyć już w zupełnym upadku. To też zmianę nastawienia Rządu do problemu motoryzacyjnego i forsowanie tej sprawy przy pomocy wszelkich, ułatwiających jej postęp — środków, powitać należy naprawdę z radością nawet. Bo ostatecznie świadczy to o tem, że sprawa ta ruszyła z martwego punktu i weszła w stadjum rozstrzygające w sensie pozytywnym, i że rozwiązanie jej wcześniej czy później, zależnie od okoliczności, jednak nastąpi.

Z szerszego zatem stanowiska może i dałyby się uzasadnić pewne pociągnięcia więcej natury atrakcyjnej jak praktycznej, albo nawet w zupełności obliczone na wrażenie czysto zewnętrzne, bo trzeba przyznać, że i w postawieniu sprawy w ten sposób jest coś niecoś słuszności. Ma to bowiem zawsze pewne psychologiczne znaczenie. Lecz w danym konkretnym wypadku było to rzeczą absolutnie niedopuszczalną, bo faktem jest, że przemysł naftowy w obecnej sytuacji nie nadaje się do użycia za narzędzie do oddziaływania w tej formie na opinję publiczną. To co zyska na obniżce ceny benzyny automobilizm, jest niczem w porównaniu z tem, co straci na niej przemysł i polski problem naftowy.

Skoro było rzeczą jasną, że przemysł naftowy zniżyć tej ceny nie może bez wielkiej straty dla kraju w tej dziedzinie życia gospodarczego, a mimo to zniżkę tę przeprowadzono, wiedząc zgóry, że na nic się ona nie przyda, to należy tylko ubolewać nad tem, że się tak stało. Fakt ten nasuwa bardzo poważne refleksje, budzi niepokój i każe obawiać się wyraźnie o ten przemysł i o całą naszą przyszłość naftową.

Wszystkie kraje zabiegają usilnie o paliwo napędne, które jest dla motoryzacji rzeczą najbardziej istotną. Cała motoryzacja bez tego paliwa jest nic nie warta. Wszędzie dokładają usilnych starań i nie szczędzą ani wysiłków ani kosztów, aby się pod tym względem uniezależnić i zdobyć na samowystarczalność. Sfery wojskowe na całym świecie przywiązują ogromną wagę do paliwa napędnego, a powszechnie uważają je ludzie za płynną amunicję.

A u nas? Wprawdzie także uważa się płynne paliwo napędowe za odmianę amunicji, ale cóż z tego, kiedy w tej sprawie panuje u nas największy nieporządek — taki jakiego z pewnością nigdzie więcej się nie spotka. Bo jakżeż to być może. Płynne paliwo napędowe uzyskuje się z ropy naftowej. Z niej się też otrzymuje oleje smarowe, a tymczasem nasza polityka naftowa, a raczej stosunek naczelnych władz państwowych do kopalnictwa naftowego i jego problemów przypomina nam znaną bajkę rosyjskiego bajkopisarza Kryłowa o zaprzężonej do wozu trójce — łabędziu, raku i szczupaku. Łabędź zrywał się do lotu w przestworza, rak ciągnął w tył, a szczupak nurkował do dna. No i wóz stał w miejscu, odczuwając tylko mocne szarpania. Widocznie do takiego samego mniejwięcej zaprzęgu przyprzężony jest również nasz przemysł naftowy i dlatego znajduje się w sytuacji podobnej do tego wozu z bajki, z tą jednak różnicą na gorsze, że tutaj jakoś zawsze najwięcej uporu i siły wykazuje ten, kto ciągnie w tył, gdyż wóz naftowy nie stoi bynajmniej w miejscu a stale się cofa. Przemysł naftowy jest co rok to słabszy i uboższy w zasoby materjalne, co rok to mniej ma sił do życia i możności zwalczania trudności oraz wykonywania zadań, które przed nim stoją.

Czyż może być mowa o rozwiązaniu problemu napędowego w sposób skuteczny i o zabezpieczeniu kraju w płynne paliwo na długie lata naprzód przy obecnym w gruncie rzeczy bezprogramowym i chaotycznym stosunku do przemysłu naftowego, który dostarcza tego paliwa. Nie jest tajemnicą, że przemysł naftowy walczy z wielkiemi trudnościami. Brak mu środków na wiercenia w wielkim stylu i w skali takiej, którаby doprowadziła do odkrycia nowych złóż ropodajnych i stworzenia niezbędnych rezerw terenowych. Tego rodzaju wiercenia są koniecznością dla rozwiązania problemu napędowego. Bez nich i bez stworzenia wystarczających rezerw terenowych — problem ten absolutnie jest nie do rozwiązania. Inną drogą nie usamodzielnimy się ani nie uniezależnimy pod tym względem od woli czynników obcych. Zadziwia nas wobec tego to, że w tej sytuacji nie postępuje się u nas wzorem innych krajów zdobywających środki napędowe, nie wspomaga się przemysłu naftowego drogą różnych ułatwień i nie wzmacnia się jego podstaw, dla dania mu możności rozwinięcia szerokiej ekspansji wiertniczej. Przeciwnie, osłabia się ten przemysł niemal syste-

matycznie przy każdej prawie sposobności, nakładając nań, w tej czy innej formie, coraz to nowe ciężary, nie licząc się zupełnie z jego możliwościami i wytrzymałością. Nieoględne i szkodliwe pociągnięcia z niektórych stron w stosunku do przemysłu naftowego, okazały się w skutkach dewastacyjne, gdyż godząc w podstawy egzystencji tego przemysłu, pozbawiły go możności rozwojowej i tak ten przemysł gruntownie wyczerpały, że nie stać go obecnie na większe eksploracje i ryzykowne inwestycje wiertnicze. W tej chwili nasze kopalnictwo naftowe nie jest siłą przyciągającą kapitały zzewnątrz, dlatego na rozwiązanie problemu wiertniczego przy pomocy tego rodzaju kapitałów — liczyć nie należy.

Co w tem wszystkiem najbardziej zdumiewa, to oczywisty fakt, że sfery rządowe z poza resortu przemysłu i handlu, z taką niesłychaną wprost łatwością, całkiem lekko i bez objawiania żadnej troski o kwestję napędową i inne, dla których problem naftowy ma zasadnicze znaczenie — przechodzą do porządku dziennego nad mocno niepokojącą sytuacją naszego kopalnictwa naftowego, tak jakby się tutaj rozchodziło o rzecz mało istotną, nie wartą zachodu i o przemysł nie przedstawiający prawie żadnego znaczenia. Jest w tem ustosunkowaniu się taka wielka obojętność dla spraw naftowych, że aż się to ludziom z przemysłu naftowego poprostu w głowach nie mieści, że coś podobnego wogóle może mieć u nas miejsce. Jest w tem jakieś tragiczne nieporozumienie. Ostatecznie przemysł naftowy to przecie bardzo ważna gałąź produkcji, posiadająca pozatem olbrzymie znaczenie obronne. To też tego rodzaju obojętność i brak zrozumienia dla tej kwestji musi każdego i dziwić i niepokoić.

Zarzucając pewnym sferom oficjalnym zupełny brak znajomości spraw naftowych i jakiegokolwiek zaciekawienia niemi, oraz rzeczywistej troski o ten przemysł — nie mamy wcale na myśli Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Resort ten bowiem rozporządza i najzupełniej dokładną znajomością przemysłu naftowego i orjentuje się znakomicie we wszystkich jego potrzebach. To też kieruje sprawami naftowemi w sposób pożyteczny dla tego przemysłu i odpowiadający najzupełniej interesom kraju. Zdając sobie sprawę w całej pełni z ważności problemu naftowego i z wielkich korzyści dla kraju z posiadania własnego kopalnictwa naftowego, oraz rozumiejąc doskonale czem są i jaką rolę odgrywają w życiu współczesnem przetwory naftowe — dokłada starań dla stworzenia w kraju jaknajlepszych warunków dla rozwoju kopalnictwa naftowego. Lecz niestety zbawienne pociągnięcia tego resortu i widoczne ich dodatnie skutki niweczone są przez nieszczęśliwe poczynania i wystąpienia innych resortów.

Jest też rzeczą godną uwagi i wielce zastanawiającą, że bywają wypadki, iż w kwestjach blisko obchodzących przemysł naftowy a nieraz i w sprawach jego własnych — decyduje się nietylko z pominięciem tego przemysłu i jego opinji, ale również bez udziału lub bez zgody albo wbrew opinji Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Tak było i z obniżką ceny benzyny. Komisja Motoryzacyjna zdecydowała ją, podając swoją uchwałę do wiadomości publicznej, bez wcześniejszego porozumienia się w tej sprawie i przedyskutowania jej z właściwemi organami Ministerstwa Przemysłu i Handlu i bez poprzedniego zbadania wszystkich możliwości w tym względzie. Zasiada wprawdzie w tej Komisji przedstawiciel tego Ministerstwa, ale nie z tego departamentu, któremu podlega przemysł naftowy. Nie uważamy, ażeby tego rodzaju postępowanie w ważnych sprawach przemysłowych było szczęśliwe i odpowiednie. Jeżeli mamy ministerstwo przemysłu i handlu, to we wszystkich takich sprawach głos decydujący powinien mieć minister przemysłu i handlu. Bez jego poprzedniej zgody nie powinna zapaść żadna taka decyzja. Ministerstwo przemysłu i handlu nie jest przecie stworzone poto, ażeby służyło innym resortom za instrument do realizacji różnych ich koncepcyj oraz do przeprowadzania zniżki cen albo nakładania takich

czy innych nowych ciężarów na przemysł, a takie wrażenie nieraz się odnosi.

Przemysł naftowy pocieszano w ten sposób, że wskutek motoryzacji wzrośnie spożycie benzyny i wówczas powetuje on sobie wszystkie straty. Zapomniano zdaje się, albo też dyskretnie przemilczano jeden bardzo ważny szczegół, że przemysł ten w obecnych warunkach, dłuższy czas bez wielkiej szkody dla naszej sytuacji naftowej — pracować, a zwłaszcza rozwijać się nie może. Jaknajrychlejsze polepszenie położenia tego przemysłu wysuwało się na czoło zagadnienia naftowego i polityki naftowej, jako gwałtowna konieczność. Tymczasem przez obniżkę ceny benzyny nadzieję na rychłą poprawę zniweczono, każąc przemysłowi naftowemu czekać na nią niewiadomo jak długo i skazując go tem samem na dalszą wegetację z dnia na dzień. A czasu straconego w kopalnictwie naftowem się nie odrobi. To nie tak jak w innych przemysłach. Zresztą zupełnie niewiadomo czy w momencie, gdy nastąpi pewna poprawa — sfery rządowe nie zażądają od przemysłu naftowego dalszej obniżki tej ceny w imię tego, że jeszcze po jakimś czasie nastąpi dalszy wzrost spożycia. Wszystko możliwe. Niema w tem nic nieprawdopodobnego. Wszak przy ostatniej obniżce ceny nafty świetlnej zapewniano przemysł, że już z dalszemi żądaniami obniżkowemi Rząd wobec przemysłu naftowego nie wystąpi, a wiadomo na czem się skończyło.

Pozbawienie przemysłu naftowego w ciężkiej sytuacji znacznej dla niego części dochodu wygląda tem dziwniej, że przecie po objęciu kierownictwa spraw gospodarczych Państwa przez pana wicepremjera inż. Kwiatkowskiego — wysłano specjalną komisję objazdową — między innemi również dla zaznajomienia się z sytuacją tego przemysłu i z jego najbardziej pilnemi potrzebami. Miało to na celu okazanie pomocy i temu przemysłowi dla ułatwienia mu bytowania i rozwoju. W ślad za pierwszą komisją, w niespełna 3 miesiące później — przybyła do Lwowa druga komisja, już specjalnie naftowa, która miała za zadanie wejść już w ścisły kontakt z przemysłem naftowym, jeszcze bliżej zorjentować się w jego sytuacji i pilnych potrzebach, a następnie przeprowadzić realizację jego słusznych i zupełnie uzasadnionych postulatów. Zdawało się, że jeżeli sprawę w stosunku do przemysłu naftowego postawiono w ten sposób, na gruncie przyjścia mu z pomocą, to przynajmniej nie nastąpi nic takiego, coby przemysł ten jeszcze więcej osłabiło i podcięło fundamenty jego egzystencji. Stało się jednak naodwrót. Z liczby zgłoszonych postulatów nie zrealizowano prawie żadnego. Wyjątek stanowi fundusz wiertniczy, który i tak był na drodze do realizacji niezależnie zupełnie od komisyj. Między innemi zwrócił się przemysł naftowy za pośrednictwem tych komisyj, do Ministerstwa Skarbu o ulgi dla olejów przeznaczonych na opał. Ponieważ w rafinerjach nagromadziły się duże zapasy gorszego gatunku dystylatów olejów smarowych, które nie znajdują zbytu w kraju do celów właściwych, ani w eksporcie dla złej konjunktury — przeto powstała myśl sprzedaży ich na opał po cenach oczywiście przystosowanych do tego celu. Lecz stoi temu na przeszkodzie wysoki, bo dochodzący do około zł. 7.70 od 100 kg wagi, w zależności od ciężaru gatunkowego, podatek konsumcyjny. Byłoby to możliwe wówczas, gdyby podatek ten został całkowicie zniesiony lub przynajmniej bardzo wydatnie obniżony. Skarb Państwa nicby na tem nie stracił, bo oleje te nie są w kraju używane do celów opałowych, leżą na składzie i niema zupełnie możności sprzedaży ich na miejscu jako olejów smarowych. Przeciwnie — zyskałby nawet na tem w postaci przewoźnego i podatku obrotowego. Niestety sprawa ta nie ruszyła z miejsca. A dla przemysłu naftowego byłaby to duża ulga. Zato wkrótce potem nastąpiła obniżka (po pierwszej komisji) ceny nafty świetlnej, a teraz benzyny. Sytuacja przemysłu naftowego doznała dalszego pogorszenia w tym czasie. Więc co za cel i sens miały komisje?

Przeprowadzono obniżkę ceny benzyny mimo, że kalkulacja na taką obniżkę nie ze-

zwalała. A więc wobec tego obniżka ta ma wszelkie cechy opodatkowania przemysłu naftowego na rzecz motoryzacji oraz poprawy położenia dorożkarstwa samochodowego. Inaczej się tego określić nieda.

Jeżeli tak dalej pójdzie i utrzyma się dotychczasowy stosunek czynników rządowych, stojących poza ministerstwem przemysłu i handlu — do przemysłu naftowego, to jest rzeczą pewną, że nadejdzie chwila, iż będziemy świadkami wykładania z budżetu państwowego wielkich kapitałów na przeprowadzenie w szybkiem tempie nieodzownych wierceń i na ratowanie resztek naszego kopalnictwa naftowego. Będzie to znacznie kosztowniejsze i niewiadomo czy cała ta akcja nie będzie spóźniona.

Najwyższy czas, aby dotychczasowy sposób traktowania przemysłu naftowego uległ radykalnej zmianie nietylko w interesie tego przemysłu, ale również i w interesie ogólnym. Brak wiary w trwałość i prostolinijność państwowej polityki naftowej, to rzecz najgorsza jaka być może dla przemysłu, gdyż wywołuje najfatalniejsze skutki.

Wpływ i znaczenie ceny ropy

Z obawy o cenę ropy naftowej złożył Związek Polskich Przemysłowców Naftowych panu ministrowi przemysłu i handlu A. Romanowi — memorjał w tej sprawie, który drukujemy obok.

Jest to rzecz dużego znaczenia dla całego naftowego działu czysto kopalnianego. Nawskroś błędne byłoby mniemanie, jak to już powiedziano w memorjale, że pewna nieznaczna obniżka ceny ropy nie zaszkodziłaby mniejszym przedsiębiorstwom czysto kopalnianym i nie odbiłaby się na nich i na ich działalności ujemnie. Całkiem przeciwnie. Kto zna sytuację tych przedsiębiorstw ten wie, że znakomita ich większość pracuje w ciężkich warunkach, z dochodami niewspółmiernemi do wkładów i z nadwyżkami bardzo nieznacznemi, niewystarczającemi na utrzymanie przedsiębiorstwa na poziomie opłacalności, dającej możność samodzielnego bytowania oraz dalszego rozwoju o własnych siłach. Inwestycje stanowią warunek niezbędny i konieczność, której żadną miarą nieda się uniknąć w kopalnictwie naftowem. Zaprzestanie bowiem rozwijania przedsiębiorstwa w tym przemyśle, co się odbywa tutaj przy pomocy dalszych wierceń — pociąga za sobą pewny jego upadek. W położeniu tem znajduje się każde przedsiębiorstwo, tak początkowe jak i już zaprowadzone. To jest właśnie ta odmienna cecha tego przemysłu, że gdy w każdym innym buduje się zakład, obliczony odrazu na taką czy inną wytwórczość z możnością jej regulowania w miarę potrzeby, to w kopalnictwie naftowem utrzymanie produkcji i jej niezbędne zwiększanie do granic opłacalności — osiąga się przez ryzykowne i kosztowne wiercenia, wymagające nieraz sporo czasu. Nawet borysławskie eksploatacyjne przedsiębiorstwa skazane są na podtrzymywanie swojej produkcji drogą równie kosztownych różnych inwestycyj. Zresztą znaczna ich część ledwie się jako tako opłaca i drobna nawet obniżka ceny ropy musiałaby sprowadzić zupełną likwidację licznych kopalń, a w pozostałych przedsiębiorstwach proces ten znacznie przyśpieszyć.

Obniżka ceny ropy uderzyłaby bardzo silnie w podstawy bytu tych wiercących przedsiębiorstw. Dla przekonania się o znaczeniu tej ceny dla nich — trzeba wpierw zdać sobie sprawę z tego w jaki sposób tworzy się i rozwija takie przedsiębiorstwo. Otóż mniejsze przedsiębiorstwa kopalniane powstają z mniejszych kapitałów, zazwyczaj niewystarczających na odwiercenie niezbędnej dla rentowności — większej liczby otworów. Dalszy roz-

wój osiągają z drobnych stosunkowo nadwyżek z bieżącej produkcji. Jeżeli spółka kopalniana lub inny właściciel takiego przedsiębiorstwa posiada trochę rur i narzędzia kopalniane potrzebne do wiercenia, to o ile bieżąca produkcja kopalniana daje pewną nadwyżkę, wystarczającą bodaj na robociznę, to ogranicza swoje codzienne potrzeby do ostatecznych granic, trochę się zapożycza lub sprzedaje produkcję naprzód i za pieniądze tą drogą uzyskane przystępuje do wiercenia nowych otworów i w ten sposób rozwija swoje przedsiębiorstwo. Często tym sposobem chroni je przed upadkiem, gdyż w razie niewiercenia produkcja spada i w miarę jej spadku kopalnia przestaje się opłacać. Ten sam proces odbywa się obecnie we wszystkich przedsiębiorstwach. Dochody z produkcji obracane są na wiercenia. Skoro się takiemu przedsiębiorstwu okroi jego skromne dochody, to już zabraknie mu tej sumy w budżecie na kolejne, często nawet bardzo niezbędne dla urentownienia kopalni — wiercenia.

Najlepszem świadectwem wpływu ceny ropy na ruch wiertniczy są same wiercenia. Ale również zasadniczym ich warunkiem jest niezmienność i stabilizacja tej ceny na czas dłuższy. Gdy cena ropy jest niewystarczająca, jedne wiercenia ustają odrazu, inne znów słabną i ustają powoli. Wtedy kopalnictwo cofa się i upada. Lecz dzieje się to samo i wówczas, gdy co do trwałości tej ceny panuje niepewność i gdy zachodzi obawa, że cena ta może spaść, i że wiercenia, które się ewentualnie podejmie i wykona — mogą się nie opłacać. W takiej sytuacji wiertnicy powstrzymują się od wierceń. Wówczas też ustaje odrazu zakładanie nowych przedsiębiorstw kopalnianych i nowych spółek wiertniczych, gdyż trudno o nowe pieniądze na wiercenia, co jest zresztą rzeczą zupełnie zrozumiałą, skoro grozi im nieopłacalność.

Cena ropy u nas jest naogół niewystarczająca, ponieważ nie daje nadwyżek ani zysków usprawiedliwiających koszt wierceń i ich ryzyko, ani też wystarczających na wiercenia wymagające większych wkładów, a zwłaszcza dużego ryzyka. Z konieczności więc ruch wiertniczy ogranicza się do miejsc albo zupełnie pewnych, do nieuniknionego powiększania istniejących przedsiębiorstw kopalnianych w celu podtrzymania produkcji, a jeśli się rozszerza, to przeważnie na miejsca w znacznym stopniu pewne i budzące w pełni uzasadnione nadzieje na uzyskanie produkcji. Zwierca się wyłącznie niemal płytkie horyzonty, bo na głębokie niema pieniędzy. Przy obecnej cenie ropy głębsze wiercenia albo wogóle, albo przynajmniej rzadko lub co najwyżej w małym stopniu się opłacają.

Lecz nasze stosunki naftowe w zakresie ceny ropy mają przynajmniej tę zaletę, że cena ta pod wpływem racjonalnych i szczęśliwych pociągnięć Ministerstwa Przemysłu i Handlu ustabilizowała się. Utrwaliła się wobec tego u nas wiara w stałość tej ceny i przekonanie, że jest to już ten najniższy, na obecne nasze warunki — jej poziom, z którego już nie zejdzie w dół, ale sczasem, gdy sytuacja się polepszy, dźwignie się ku górze.

Stabilizacja ceny ropy sprawiła, że ruch wiertniczy począł wzrastać i przybierać po stronie przedsiębiorstw czysto kopalnianych dość znaczne rozmiary. Podczas gdy w roku 1935 wiercenia po stronie tych przedsiębiorstw nie przekroczyły liczby metrów odwierconych w roku 1934 — odwiercono bowiem w roku 1935 w tych przedsiębiorstwach 36.711 m, a w pierwszem półroczu tego samego roku — 12.511 m, to już w pierwszych sześciu tegorocznych miesiącach uwiercono łącznie 21.885 m, czyli o 9.274 m więcej, niż w tym samym przeciągu czasu w roku ub. Oczywiście należy się liczyć, ze znacznie zwiększonemi wierceniami w tych przedsiębiorstwach w drugiem półroczu b. r., gdyż Rada Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego przyznała pożyczek na odwiercenie blisko 15.000 m, przyczem przeszło 25% z tej liczby przypada na wiercenia pionierskie od 650 do 1000 m.

Wprawdzie znaczna część wykonanych wierceń, to wiercenia płytkie, ale w każdym

razie jest to bardzo dużo jak na siły i możliwości materjalne mniejszych przedsiębiorstw czysto kopalnianych. Dlatego do zniżki obecnej ceny ropy, mimo obniżki ceny benzyny, żadną miarą dopuścić nie można i przemysł czysto kopalniany musi jej bronić wszelkiemi siłami.

Memorjał w sprawie ceny ropy

Wobec groźby obniżenia ceny ropy, w łączności z obniżką ceny benzyny, wystosował Związek Polskich Przemysłowców Naftowych memorjał do pana ministra przemysłu i handlu — następującej treści:

Do
Pana Ministra Przemysłu i Handlu
w Warszawie.
7. VII. 1936 r. Nr. 370.

Panie Ministrze!

Wobec stanowiska Międzyministerjalnej Komisji Motoryzacyjnej, wciąż żądającej od przemysłu naftowego zniżenia ceny benzyny — grozi naftowemu przemysłowi czysto kopalnianemu zniżka ceny ropy.

Z wielokrotnych oficjalnych oświadczeń, składanych wobec przedstawicieli Związku Polskich Przemysłowców Naftowych, jako organizacji reprezentującej przemysł czysto kopalniany — Związek doszedł do przekonania, że Rząd stoi na stanowisku takiej ceny ropy, któraby dawała w naszych warunkach przynajmniej możność egzystencji kopalniom oraz możność przynajmniej podtrzymania produkcji naftowej. Jak wiadomo jest to niemożliwe bez ciągłych nowych wierceń, wymagających znacznych wkładów pieniężnych, i połączonych zawsze z wielkiem ryzykiem.

Obecnie przemysł czysto kopalniany nie może oprzeć się uczuciom doznanego zawodu, skoro widzi poczynania rządowe najzupełniej sprzeczne z powyższemi miarodajnemi oświadczeniami. Musi również wyrazić przez usta Związku żal z tego powodu i stwierdzić, że tego rodzaju poczynania, podejmowane mimo pełnej świadomości, iż sytuacja przemysłu naftowego i ogólne państwowe interesy naftowe — nie zezwalają na żądanie od tego przemysłu dalszych nowych, już nieosłabiających go, ale poprostu zabójczych dlań ofiar — podrywają w zupełności wiarę w trwałość i prostolinijność rządowej polityki naftowej.

Opierając się zatem na powyższych oświadczeniach i na ostatniej enuncjacji Pana Ministra z dnia 5 czerwca br., wyrażonej wobec zbiorowej delegacji przemysłu naftowego, z której wynikało, że Pan Minister odmówi Swej zgody na wszelkie sprzeczne z założeniami gospodarczemi poczynania i przeciwstawi się wszelkim zgubnym dla kopalnictwa naftowego tendencjom — a także na znanym fakcie, że obecna cena ropy z trudem zaledwie pozwala jedynie na eksploatację kopalń i słaby, zupełnie niewystarczający nie tylko dla stworzenia rezerw terenowych, ale również dla podtrzymania bieżącej produkcji — ruch wiertniczy, Związek prosi Pana Ministra o stanowcze przeciwstawienie się wszystkiemu, coby mogło doprowadzić do zniżki obecnej ceny ropy.

Związek wyjaśnia, że na cenie ropy opiera się byt wielkiej liczby przedsiębiorstw kopalnianych, które produkują razem około 30% całości polskiego wydobycia naftowego, zaś ich udział w wierceniach naftowych zbliża się często do 50% całości wierceń w Polsce. W tym stanie rzeczy przedsiębiorstwa te stanowią ogromnie ważny czynnik w rozwoju polskiego kopalnictwa naftowego. Znakomita większość tych przedsiębiorstw należy pod względem kapitałowym do obywateli polskich, a zatem stanowi nasz własny stan posiadania w przemyśle naftowym, co również jest szczegółem dużej doniosłości.

Zniżka obecnej ceny ropy ugodziłaby tym razem w bardzo słabe już podstawy egzystencji tych przedsiębiorstw. Musiałaby ona pociągnąć za sobą likwidację bardzo znacznej liczby kopalń, których eksploatacja przestałaby się opłacać. Powstałaby stąd niepowetowana szkoda dla problemu naftowego w Polsce, która nie dałaby się już odrobić.

Najzupełniej błędne byłoby mniemanie, że dział czysto kopalniany przemysłu naftowego — może znieść pewną nieznaczną zniżkę ceny ropy. Już nieznaczny stosunkowo ubytek w przychodzie stawia wielką liczbę przedsiębiorstw kopalnianych odrazu w obliczu niedoboru i trudności płatniczych, pozostałą zaś ich resztę — pozbawia z miejsca możności dokonywania dalszych nieodzownych inwestycyj, bez których grozi im w niedługim czasie ruina.

W razie obniżki ceny ropy przyjdą niewypłacalność, przymusowe zarządy, jawne lub niejawne, ale faktyczne bankructwa — i wszystko to zniszczy zupełnie te przedsiębiorstwa oraz wyeliminuje na zawsze z przemysłu naftowego elementy, na których się opierają.

Z motywów powyższych zatem zgłasza Związek na ręce Pana Ministra jaknajbardziej stanowczy sprzeciw przeciwko jakiejkolwiek obniżce ceny ropy, wypowiadając się równocześnie kategorycznie przeciwko wszystkim tym poczynaniom, któreby mogły zniżkę tę wywołać. Równocześnie w tej ostatniej chwili zwraca się Związek do Pana Ministra z prośbą o przedsięwzięcie wszelkich kroków celem niedopuszczenia do jakiejkolwiek dalszej obniżki ceny ropy, a również w celu zawarunkowania utrzymania jej na poziomie niezmienionym.

Obecna sytuacja polskiego kopalnictwa naftowego jest taka, że ratowanie podstaw jego egzystencji jest już pilną koniecznością. W tych warunkach Rząd obarczony jest szczególną odpowiedzialnością za los i przyszłość polskiego kopalnictwa naftowego.

Odwołując się w tej ciężkiej chwili do Pana Ministra o pomoc i opiekę dla wspomnianych przedsiębiorstw — Związek liczy na to, że prośba jego wyda pozytywne rezultaty.

Prezydjum Zarządu Z. P. P. N.

Wiceprezes: *Inż. R. Machnicki* Sekretarz: *J. Szlemiński*

*

Memorjał ten poprzedziła depesza w tej sprawie przesłana panu ministrowi przemysłu i handlu A. Romanowi, a oprócz tego panom: premjerowi generałowi Składkowskiemu, wicepremjerowi inż. Kwiatkowskiemu, ministrowi spraw wojskowych gen. Kasprzyckiemu, wiceministrowi spraw wojskowych gen. Litwinowiczowi, ministrowi komunikacji Ulrychowi i dyrektorowi departamentu górniczo-hutniczego Ministerstwa Przemysłu i Handlu Pechemu. Treść tej depeszy — drugiej z rzędu w tej sprawie — jest następująca:

Związek Polskich Przemysłowców Naftowych dowiaduje się, że sfery rządowe żądają w dalszym ciągu od przemysłu naftowego zniżenia ceny benzyny, nie licząc się zupełnie z ciężkiem położeniem i wyjątkowemi elementarnemi potrzebami kopalnictwa, opartego na ciągłych wierceniach.

Wobec zagrożenia, wskutek rządowego stanowiska, ceny ropy — Związek oznajmia, że zniżka ceny ropy sprowadzi zupełną ruinę bardzo licznych mniejszych przedsiębiorstw kopalnianych, gdyż przedsiębiorstwa te żadnej obniżki ceny ropy znieść nie mogą.

W obliczu grożącej kopalnictwu naftowemu katastrofy oraz zupełnego zniszczenia podstaw egzystencji licznych wiercących przedsiębiorstw kopalnianych, Związek zwraca się ponownie z prośbą o przeciwstawienie się tym nieopatrznym, wręcz nieobliczalnym, zamierzeniom i poczynaniom.

Powołując się na wielokrotne oficjalne oświadczenia, że rząd stoi na stanowisku utrzymania ceny ropy i wobec faktu, że cena ta stanowi zasadniczy warunek egzystencji kopalnictwa i wierceń naftowych — przeciwstawi się wszelkiej obniżce ceny obecnej, jako

zbyt niskiej, Związek prosi o zawarunkowanie obecnej ceny ropy.

Związek oświadcza, że następstwa obniżki ceny ropy obarczą odpowiedzialnością wyłącznie rząd jako czynnik, który obniżkę spowodował i jej się nie przeciwstawił, wskutek tego Związek przestrzega ponownie i wskazuje na grożące niebezpieczeństwo katastrofy.

Zniżka ceny ropy zniszczy i wyeliminuje z kopalnictwa naftowego, bardzo ważne dla jego bytu i dla wierceń, rodzime elementy kapitałowe.

MOTORYZACJA

Wiceminister inż. J. Piasecki o motoryzacji kraju

Prasa codzienna zamieściła zaraz z początkiem lipca b. r. wywiad z przewodniczącym Międzyministerjalnej Komisji Motoryzacyjnej panem wiceministrem komunikacji inż. J. Piaseckim, w którym p. wiceminister Piasecki przedstawił obszernie obecny stan sprawy motoryzacyjnej ze wszystkiemi szczegółami. Wywiad ten cytujemy poniżej w całości. Wydaje nam się jednakowoż, że cena wozów wymieniona przez p. wiceministra Piaseckiego, jako ta, po jakiej wozy te mają być u nas sprzedawane, jest przecie na nasze stosunki jeszcze za wysoka. Niewiadomo więc czy samochody po tej cenie będą mogły liczyć na poważniejszy zbyt. W sprawie ceny benzyny nie podzielamy niestety optymizmu p. wiceministra Piaseckiego i piszemy o tem obszernie w artykule wstępnym:

„Przewodniczący międzyministerjalnej komisji motoryzacyjnej, p. wiceminister komunikacji inż. J. Piasecki udzielił prasie niezmiernie cennych i interesujących informacyj o stanie prac rządu w kierunku poparcia motoryzacji kraju. Na wstępie p. wiceminister Piasecki wytłómaczył motywy nie informowania dotychchzas opinji publicznej o działalności rządu w zakresie motoryzacji.

— Powody milczenia czynników rządowych — mówił min. Piasecki — były zupełnie proste. Zamiast informować o swoich zamierzeniach i zamysłach, które mogą zawsze ulegać pewnym zmianom, zależnym od okoliczności, lepiej było zaczekać na omówienie realnych faktów. Milczenie było konieczne dlatego, że wszelkie zapowiedzi odbićby się mogły niekorzystnie i hamująco na istniejącym handlu samochodowym, czego były liczne, niestety, przykłady wywołane częstemi, a niekiedy wprost fantastycznemi wiadomościami prasy.

Rozwiązanie zagadnienia motoryzacji w Polsce było niezmiernie trudne i skomplikowane wobec konieczności liczenia się z istniejącym stanem tego, co już w Polsce na tem polu zostało uczynione i wobec obowiązku posuwania się naprzód, a nie cofania się wstecz, przeto wszelkie przedwczesne zapowiedzi, przy długim wobec wspomnianych trudności okresie ich realizacji, mogłyby tem bardziej okazać się szkodliwemi.

Polityka motoryzacyjna musiała dążyć do stworzenia w Polsce warunków, któreby zahamowały stały od szeregu lat spadek ilości pojazdów mechanicznych i zamieniły ten spadek na wzrost, jaki obserwowaliśmy przed 1930 r. Wobec niskiej skali majątkowej obywateli i niewielkich ich dochodów, których naturalnie nie można w sposób nagły powiększyć, warunki, wzmagające motoryzację kraju, musiały dążyć do obniżenia kosztu nabycia samochodu i kosztu jego eksploatacji oraz do stworzenia ulg natury ogólnej dla posiadaczy i nabywców pojazdów mechanicznych t. j. do roztoczenia nad nimi opieki i udzielenia im poparcia ze strony władz państwowych.

Prace nad obniżeniem ceny samochodu.

Szczególnie trudnem zadaniem było obniżenie ceny samochodu wobec tego, co już osiągnęliśmy w kraju w zakresie własnej produkcji. Krajowa produkcja jest, niestety, droga i na obniżenie ceny samochodów krajowych jest tylko jeden sposób, a mianowicie ich premjowanie ze Skarbu Państwa. Jednak premjowanie nie mogło ze względów budżetowych osiągnąć sum wysokich, a z tego powodu nie można było liczyć ani na szybki rozwój ilościowy produkcji krajowej, ani też na silniejszą obniżkę ceny. Tymczasem motoryzacja bez obniżki ceny i bez stworzenia całej gamy różnych typów wozów, mogących zaspokoić wymagania wszystkich automobilistów, nie była do pomyślenia, pozostawały więc dwie drogi: albo import wozów przy zniżonych cłach, albo też montaż.

Motywy wprowadzenia montażu wozów zagranicznych.

Pierwsza z nich, aczkolwiek wydawała-

by się najprostsza i zarazem najradykalniejsza, nie mogła być jednak obrana, gdyż poza ujemnemi konsekwencjami gospodarczemi podcięłaby na dłuższy czas egzystencję krajowego przemysłu samochodowego i to nietylko samej wytwórni wozów, ale również wytwórni przemysłu pomocniczego. Tymczasem nie trzeba chyba dowodzić, że własna produkcja jest nieodzownym warunkiem niezależności gospodarczej i bezpieczeństwa kraju, tem bardziej więc już istniejący przemysł, w który zainwestowano poważne sumy, musi być chroniony i podtrzymywany.

Pozostała druga droga, a mianowicie uruchomienie w kraju montowni wozów zagranicznych, któreby stopniowo przekształcały się na wytwórnie krajowe. Montaż wozów zagranicznych daje korzyści z tych względów, że nie wymaga premjowania, gdyż cena, dostosowana do możliwości nabywczych rynku, jest wynikiem kalkulacji samego przedsiębiorstwa i stanowi jego zasadniczą podstawę, a pozatem montaż daje korzyści z punktu widzenia przemysłowego, powodując z natury rzeczy powstanie, względnie dalszy rozwój krajowych przemysłów pomocniczych. Montownie uzupełniają również gamę typów samochodów, potrzebnych w kraju, których nie dostarcza jeszcze przemysł własny, a przytem są szkołą rozwoju dla rodzimej techniki samochodowej, nabywającej w montowniach doświadczenia, niezbędnego do pracy na własną później już rękę, pracy, dostrojonej do krajowych warunków eksploatacyjnych.

Koncesja rządowa na uruchomienie montowni w Polsce.

Rozmowy prowadzone w sprawie uruchomienia montowni w Polsce dały już rezultaty. Doszło mianowicie do porozumienia pomiędzy krajowem towarzystwem przemysłowem ,,Lilpop, Rau i Loewenstein" w Warszawie, a jedną z największych w świecie i powszechnie znaną firmą amerykańską ,,General Motors International" A. S. Na skutek tego porozumienia firma Lilpop uzyskała koncesję rządową na uruchomienie montowni samochodów marki ,,General Motors" i samochodów na tej marce opartych, co ma bardzo ważne znaczenie dla sprawy motoryzacyjnej w Polsce, gdyż powiązanie wielkiej firmy amerykańskiej z firmą krajową o starych tradycjach przemysłowych, daje widoki na pomyślny rozwój koncesjonowanego przedsiębiorstwa i na szybkie dojście do własnej produkcji, która leży w interesie samego przemysłowca otrzymującego koncesję.

W dokumencie koncesyjnym, koncesjonarjusz został zobowiązany do stopniowego stosowania przy produkcji wozów materjałów i wyrobów przemysłu krajowego i również stopniowego uruchamiania wyrobu części i zespołów we własnych zakładach. Corocznie koncesjonarjusz będzie przedstawiał min. przemysłu i handlu do zatwierdzenia program produkcji na rok następny z wymienieniem zamierzeń co do uruchomienia wytwarzania części lub zespołów w kraju. Zatwierdzenie tego programu przez ministerstwo przemysłu i handlu, które będzie brało w tym wypadku pod uwagę konieczność poparcia przemysłu krajowego z jednej strony, z drugiej zaś możliwości techniczne i kalkulacyjne koncesjonarjusza, zapewnia niewątpliwie, że wszystkie okoliczności szybkiego przejścia na całkowitą krajową produkcję będą w zupełności wyzyskane.

Przewidywane ceny samochodów montowanych w Polsce.

Dzięki takiemu załatwieniu sprawy, przy jednoczesnem osiągnięciu kontaktu handlowego ze Stanami Zjednoczonemi, Anglją i Niemcami uzyskujemy w Polsce samochód osobowy średniego typu, jakim jest ,,Chevrolet" za cenę 7.500 zł., kiedy dzisiejsza jego cena wynosi 13.000 zł. Ceny samochodów małolitrażowych marki ,,Opel" typu P. 4 będą wynosiły 4.800 zł., przyczem samochody te nie będą stanowić konkurencji dla popularnych naszych Polskich Fiatów 508, gdyż ten ostatni ze względu na swe wyjątkowe wykonanie i wyposażenie (specjalne hamulce, amortyzatory, 2 ogumione koła zapasowe i t. p.) stanowi typ w całem słowa znaczeniu luksusowy i z tego względu musi być nieco droższy.

Jeżeli chodzi o samochody ciężarowe, to ceny ich będą ustalane na poziomie, umożliwiającym konkurencyjność wyrobom Państwowych Zakładów Inżynierji, jednak w porównaniu z cenami dotychczasowemi ulegną również znacznej zniżce.

W ten sposób przez uruchomienie montowni osiągamy zniżkę cen samochodów, a zarazem zwiększamy różnolitość ich typów. Takie rozwiązanie zapewnia dalszy rozwój P. Z. Inż. i obawy, że powstanie montowni spowoduje ich upadek, są całkowicie płonne. P. Z. Inż. mają do odegrania dużą nadal rolę, koncentrując u siebie produkcję sprzętu wojskowego i samochodów ciężarowych, uzupełnioną wyrobem i montażem samochodów osobowych. Produkcja P. Z. Inż. będzie premjowana, co zapewni jej niewątpliwie możliwość uzyskania nabywców.

Ulgi podatkowe dla nabywców samochodów.

Wprowadzono również ulgi o charakterze ogólnym dla nabywców pojazdów mechanicznych, celem obniżenia ceny zakupu nowych wozów. Należą tu przedewszystkiem ulgi podatkowe dla kupujących nowe samochody i motocykle. Ulgi te zostały wprowadzone dekretem Pana Prezydenta R. P. z dn. 7 maja r. b. Na zasadzie tego dekretu kwota wydatkowana na kupno nowego pojazdu

mechanicznego do wys. 12.000 zł. będzie potrącona z dochodu podlegającego opodatkowaniu i uzyskanego w tym roku, w którym należność za samochód została całkowicie spłacona. Ulgi te dotyczą również osób, którym wymierza się podatek dochodowy od wynagrodzeń, a więc obejmują także wielką rzeszę urzędników państwowych, samorządowych i prywatnych. Ulgi podatkowe mają bardzo duże znaczenie dla zwiększenia ilości pojazdów mechanicznych w Polsce, gdyż dzięki nim obniża się poważnie cenę nabycia pojazdów mechanicznych, a więc samochodów, motocykli, ciągników i t. p. Ze względu na to, że na zasadzie dawniejszych postanowień również osoby prawne korzystały z analogicznych ulg podatkowych w razie nabycia pojazdów mechanicznych, obecnie już wszyscy nabywcy pojazdów mechanicznych w Polsce uzyskali ulgi podatkowe.

Obniżka kosztów eksploatacji samochodów.

Dwa powyżej omówione posunięcia zdążają do obniżenia ceny zakupu samochodów, obecnie zaś trzeba omówić kroki, przedsięwzięte dla obniżenia jego kosztów eksploatacji.

Tu w pierwszym rzędzie należy wymienić obniżenie cen benzyny, które znajduje się w stanie realizacji.

Usiłowania rządu idą w kierunku o ile możności poważniejszej zniżki cen benzyny, na którą mają się złożyć: obniżenie opłat od benzyny na P. F. Dr., obniżenie podatków komunalnych, pod. obrotowego i konsumcyjnego oraz taryfy kolejowej, a pozatem pewne ustępstwa w cenach ze strony przemysłu naftowego. Te ostatnie znajdują uzasadnienie w tem, że przy obniżeniu cen benzyny, wzrośnie niewątpliwie jej konsumcja, co pozwoli przemysłowi na uzyskanie tych samych lub nawet większych dochodów. Sprzedaż bowiem jednego litra benzyny w kraju zamiast na eksport daje w dzisiejszych warunkach przemysłowi około 9 gr. nadwyżki, która może być obrócona na pokrycie zmniejszenia dochodów, spowodowanego obniżeniem cen krajowych. Zwiększenie zaś konsumcji krajowej nie ulega wątpliwości, gdyż z jednej strony konsumcja wzrośnie wskutek samej zniżki cen przy tej samej nawet ilości pojazdów mechanicznych, z drugiej zaś podniesie się wskutek zwiększenia tej ilości, którego należy bezwzględnie oczekiwać wobec stworzenia pomyślnych warunków dla rozwoju motoryzacji. Toteż wydaje się pewnem, że przemysł naftowy, który zresztą zawsze widział poprawę swego stanu w rozwoju motoryzacji i o rozwój ten walczył, odniesie z niego korzyści, a wobec tego ze swej strony przyczyni się do jego przyśpieszenia przez zniżkę cen własnych benzyny.

Koszt eksploatacji samochodu potrącany z dochodu opodatkowanego.

Do potanienia kosztów eksploatacji samochodów przyczynić się może również w poważnym stopniu okólnik min. skarbu z dnia 2 kwietnia b. r. w sprawie ustosunkowania władz skarbowych do posiadaczy i nabywców pojazdów mechanicznych. Okólnik ten wprowadza znowu ulgi o charakterze ogólnym, ale ulgi te pośrednio wpływają na zmniejszanie kosztów eksploatacji, gdyż w okólniku wyjaśniono, że koszt utrzymania samochodów, należących do kupców, przemysłowców, rolników, lekarzy, adwokatów i t. p. osób, dla których posiadanie szybkiego środka lokomocji jest rzeczą niezbędną, należy potrącać od ich dochodu narówni z innemi kosztami jego osiągnięcia.

Pozatem okólnik ten daje wskazówkę urzędom skarbowym, żeby faktu nabycia lub posiadania samochodu nie utożsamiały z faktem osiągnięcia przez płatnika większego dochodu, gdyż utrzymanie małego samochodu kosztuje dziś od 100 do 150 zł. miesięcznie, a więc znajduje się w granicach możliwości finansowych osób, nie rozporządzających nawet poważniejszemi dochodami, dla których jednak samochód jest niezbędnym. Z reguły więc nabycie lub posiadanie samochodu nie może stanowić podstawy określenia dochodów płatnika w sumach wyższych niż to wynika z posiadanych przez władze skarbowe danych o jego dochodach. Ten ustęp okólnika stanowi również odciążenie dla posiadaczy samochodów, którzy uskarżali się dotąd na wyznaczanie im wyższych norm podatkowych przez urzędy skarbowe.

Ulgi w spłacie zaległości na fundusz drogowy.

Dla odciążenia właścicieli niezarobkowych pojazdów mechanicznych z zaległości w opłatach na Państwowy Fundusz Drogowy z lat 1931/32 i 1932/33, których spłata powiększa obecnie koszta eksploatacyjne tych pojazdów, Komitet Ekonomiczny Ministrów uchwalił umorzenie reszty zaległości tym właścicielom pojazdów mechanicznych, którzy do 1 października r. b. opłacą przynajmniej połowę zaległych opłat z wymienionego dwulecia.

Poprawa stanu dróg w Polsce.

Dalszem dążeniem do obniżenia kosztów eksploatacyjnych samochodów jest zwrócenie uwagi na poprawę stanu dróg w Polsce ze szczególnem uwzględnieniem ich przystosowania do ruchu pojazdów mechanicznych.

Już w r. ub. rozpoczęto i wykonano wiele poważnych robót drogowych, które wpłynęły na poprawę stanu dróg, w roku bieżącym roboty te są kontynuowane, aczkolwiek w nieco mniejszym zakresie. Zapowie-

dziany jednak przez Pana Ministra Skarbu 4-letni plan robót inwestycyjnych pozwoli niewątpliwie na rozszerzenie zakresu robót drogowych w latach następnych, a nawet może jeszcze w roku bieżącym.

Nowelizacja przepisów ruchu pojazdów mechanicznych.

Przechodząc do omówienia ulg dla posiadaczy samochodów o charakterze ogólnym, których nie wymieniono jeszcze powyżej, na pierwszem miejscu należy podać opracowane przez ministerstwo komunikacji nowe rozporządzenie o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, które po uzgodnieniu z zainteresowanemi ministerstwami wejdzie niedługo w życie.

Rozporządzenie to wprowadza szereg ułatwień przy rejestracji, przerejestrowaniu i przeglądach pojazdów mechanicznych, zwłaszcza prywatnych, obniża związane z tem opłaty, ustanawia zamiast dotychczasowych paru dokumentów samochodowych tylko jeden i t. p., a pozatem wprowadza ulgi dla kandydatów na kierowców przy uzyskiwaniu pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

W tym celu rozporządzenie dzieli kierowców na dwie kategorje: zawodowych i amatorów i dla tych ostatnich ustanawia przy uzyskiwaniu duże ułatwienia w zakresie wymagań egzaminacyjnych i formalności przy uzyskiwaniu pozwoleń na prowadzenie, oprócz tego zaś obniża dla wszystkich kategoryj kierowców związane z tem opłaty.

Znacznem ułatwieniem dla kierowców pojazdów mechanicznych jest również powierzenie egzaminowania kandydatów na kierowców Automobilklubowi Polski, dzięki czemu przyśpieszono uzyskiwanie pozwoleń i obniżono w pewnym stopniu opłaty egzaminacyjne.

Pozatem w zrozumieniu, że zaopatrzenie miast w dobrze urządzone garaże stanowić będzie niewątpliwą zachętę do kupna wozów dla tych, którzy własnych garaży nie posiadają, czynione są starania o uzyskanie kredytów na budowę nowocześnie urządzonych garaży, w których posiadacze samochodów mogliby uzyskać nietylko miejsce na wóz, ale również pomoc fachową w razie mniejszych jego uszkodzeń.

Ulgi dla właścicieli taksówek.

Powyżej omawiane posunięcia dotyczyły wszystkich pojazdów mechanicznych i ich właścicieli, pozatem jednak czynione są również starania o przyjście z pomocą właścicielom zarobkowych pojazdów mechanicznych, którzy silnie odczuli skutki kryzysu gospodarczego.

Przedewszystkiem chodzi tu o taksówki, których właściciele wskutek spadku frekwencji uzyskują tak minimalne dochody, że wystarczają one z trudnością zaledwie na pokrycie wydatków eksploatacyjnych i uniemożliwiają nietylko wymianę starych wozów na nowe, ale nawet normalną konserwację wozów dotychczasowych.

W zrozumieniu trudnego położenia właścicieli taksówek, postanowiono przyjść im z pomocą, udzielając szeregu ulg i ułatwień. Na jednem z ostatnich posiedzeń Komitetu Ekonomicznego Ministrów przyjęto projekt rozporządzenia Rady Ministrów, który anuluje zaległości w opłatach na Państwowy Fundusz Drogowy od taksówek, powstałe od 1 kwietnia 1931 r. do 31 marca 1934 r., a dla tych właścicieli taksówek, którzy do dnia 31 lipca r. b. takich zaległości nie będą posiadali, przewiduje zwolnienie od opłat na P. F. Dr. od 1 sierpnia r. b. do końca b. r. budżetowego. Ma to być premja dla tych, którzy akuratnie wywiązywali się ze swych zobowiązań względem P. F. Dr. Pozatem projekt rozporządzenia przewiduje obniżenie opłat stałych na P. F. Dr. od taksówek z 15 do 10 zł. od 100 kg wagi własnej.

Oprócz tego wydano już zarządzenia celem zniesienia oddzielnych przeglądów taksówek przez zarządy gmin miejskich, niezależnie od przeglądów, dokonywanych przez władze administracyjne i zniesienia związanych z tem opłat. Anulowano też obowiązek malowania taksówek na jeden kolor i wogóle skasowano wszelkie inne lokalne przepisy, które w rezultacie działają hamująco na rozwój przemysłu przewozowego dorożkami samochodowemi. Polecono również przedłużyć wydane przez zarządy miast koncesje dla właścicieli dorożek samochodowych bez pobierania opłat na 2 lata przy taksówkach używanych i na 5 lat taksówkach nowych, a nadto postanowiono wprowadzić ułatwienia i uproszczenia w postępowaniu przy legalizacji liczników oraz obniżyć o 50 proc. związane z tem opłaty.

Dla umożliwienia właścicielom taksówek wymiany zniszczonego taboru, czynione są starania o uzyskanie odpowiednich na taksówki i możliwie tanich samochodów oraz o przyznanie ewentualnej pomocy kredytowej dla nabywców nowych taksówek. W tym celu narazie wyjaśniono urzędom wojewódzkim, że jako 2-osobowe taksówki mogą być rejestrowane samochody Polski Fiat model 508.

Ulgi dla przedsiębiorstw autobusowych.

W zakresie koncesjonowanych przewozów autobusowych: osób i towarów — dokonano ostatnio szeregu posunięć, mających na celu poprawę stanu finansowego przedsiębiorstw przewozowych i ostateczne uregulowanie tego zagadnienia.

Jeżeli chodzi o przewozy osób autobusami — to przeprowadzono scalania przedsiębiorstw, pracujących na tych samych lub związanych ze sobą linjach, w spółki celem

usunięcia istniejącej niezdrowej konkurencji, a tem samem urentownienia tej gałęzi przemysłu przewozowego. Akcja ta dała pozytywne wyniki, wyrażające się m. in. w umożliwieniu wymiany silnie zużytego taboru.

Jeżeli idzie o przewozy towarowe — to na wstępie należy zauważyć, że jednocześnie z ulgami w opłatach na Państwowy Fundusz Drogowy od taksówek wprowadzone będzie obniżenie o 50 proc. opłat na P. F. Drogowy od przyczepek do samochodów ciężarowych i ciągników, co wpłynąć powinno na zwiększenie zakresu samochodowych przewozów towarowych.

Dla podtrzymania i ułatwienia rozwoju zarobkowych przedsiębiorstw przewozu towarów zniesiono cały szereg ograniczeń i wprowadzono nowe ulgi. Koncesje towarowe będą, poza wyjątkami dla kilku bardziej już obsadzonych linij, wydawane bez żadnych ograniczeń co do kierunku i długości linji oraz ilości obsługującego je taboru. Znosi się także przymus stosowania taryfy minimalnej przy przewozach samochodami oraz skasowano już od 1 maja taryfę kolejową WR. 1, która dawała znaczne ulgi przy całowagonowych ładunkach kolejowych drobnicowych i uderzała w interesy przewozów samochodowych.

Niezależnie od tego rozpatruje się sprawę ulg dla koncesyj towarowych obszarowych, które uprawniają koncesjonarjusza do zarobkowego przewozu towaru nie na określonych linjach, a na określonych obszarach. Pozatem projektuje się znacznie uprościć postępowanie przy wydawaniu koncesji tak towarowych, jak i osobowych.

Kupno samochodu obowiązkiem względem kraju.

Oto są narazie wszystkie posunięcia, dokonane lub zamierzone przez rząd dla przyśpieszenia motoryzacji kraju. Na skutki ich musimy jeszcze poczekać, choć już dziś stwierdzić można, że ilość nowych pojazdów mechanicznych, przedstawionych do rejestracji, zaczęła ostatnio wzrastać.

Trzeba więc mieć nadzieję, że wysiłki rządu dadzą rezultaty, zwłaszcza, jeśli będzie z nim współdziałało społeczeństwo, które winno się przejąć hasłem, że kupno samochodu przez tych wszystkich, których stać na to, jest spełnieniem obywatelskiego obowiązku względem kraju. Pamiętajmy o tem, że na zachodzie i wschodzie posiadamy sąsiadów, którzy na motoryzację kładą wielki nacisk, i że sytuacja Polski z 25 tysiącami samochodów jest nie do zniesienia wobec Niemiec, liczących obecnie około 1.200 tys. samochodów oraz Rosji, posiadającej około 240 tys. samochodów, w czem jest 200 tysięcy ciężarowych, gdy w Polsce zaledwie 5.000 — zakończył swe cenne wyjaśnienia p. wiceminister Piasecki."

Drogi i motoryzacja

W „Polsce Gospodarczej" w nr. 30 z dn. 25. VII. b. r. pojawił się, w związku z rozpoczętą przez Rząd akcją motoryzacyjną, artykuł p. inż. St. Siła-Nowickiego pod powyższym tytułem. Autor omawia znaczenie dróg dla rozwoju motoryzacji w sposób następujący:

„W okresie przed wielką wojną światową, kiedy samochód coraz częściej zaczął pojawiać się na drogach — spostrzeżono, że ruch tego rodzaju pojazdu będzie wymagał znacznych zmian i ulepszeń w technice budowy dróg z twardą nawierzchnią. Drogi te bowiem były wówczas budowane przeważnie o nawierzchni z tłucznia kamiennego (szosy) dla pojazdów konnych, niezbyt ciężkich, o małej szybkości i przy słabem natężeniu ruchu, gdyż przewozy na dalsze odległości i przewozy masowe uskuteczniały koleje żelazne. Nawierzchnie z tłucznia pod ruchem pojazdów mechanicznych zaczęły się szybko niszczyć, a przytem wydzielały wielkie ilości kurzu, co było prawdziwą klęską tak dla podróżnych, jak i dla mieszkańców przydrożnych osiedl., a jednocześnie i dla samych pojazdów.

Przed wojną ruch pojazdów mechanicznych nie zdołał jednak rozwinąć się na większą skalę, a nawet nie przypuszczano, że jego możliwości rozwojowe są tak wielkie, jak to się obecnie okazało, kiedy w państwach Europy Zachodniej ruch pojazdów mechanicznych dochodzi już do 90% ogólnego ruchu drogowego. Ilość samochodów (bez motocykli i maszyn motorowych) w 1914 r. w porównaniu ze stanem na dz. 31. XII. 1935 r. ilustruje następujące zestawienie dla niektórych państw Europy i Stanów Zjednoczonych Am.:

	1914	31. XII. 1935
Belgja	10.000	164.450
Włochy	12.000	391.709
Niemcy	64.000	1,104.000
Francja	100.000	2,182.138
W. Brytanja	246.000	1,990.650
Stany Zj. Am.	1,300.000	26,167.107

Ogółem w dn. 31. XII. 1935 r. kursowało na globie ziemskim 37,275.264 samochody i 2,349.268 motocykli, z czego na poszczególne części świata przypadało*):

	Samochody	Motocykle
Afryka	458.911	54.940
Ameryka:		
St. Zj. Am.	26,167.107	95.633
pozostałe państwa	1,926.231	17.263
Azja	590.935	91.740
Europa	7,257.099	1,990.391
Oceanja (Australja)	874.981	99.301

*) P. „Le Strade" Nr. 6/1936.

W sprawie przystosowania dróg do ruchu pojazdów mechanicznych przed wojną światową, aczkolwiek sprawa ta była już wtedy zupełnie aktualna, zaczynano dopiero stawiać pierwsze kroki. Naogół ograniczano się do powierzchniowego smołowania lub asfaltowania nawierzchni tłuczniowych, co raczej traktowano jako sposób walki z kurzem niż jako sposób utrwalania i wzmacniania nawierzchni.

Dopiero po wielkiej wojnie, kiedy ruch samochodowy zaczął się rozwijać coraz intensywniej, kiedy wzrosła jego szybkość oraz waga poszczególnych pojazdów, używanych do dalekich przewozów większej liczby osób i większych ilości towarów, sprawa przystosowania dróg do tego nowego środka lokomocji nabrała szczególnej ostrości. Starym drogom tłuczniowym, obliczonym na słaby i powolny ruch pojazdów konnych, groziła kompletna ruina, i tylko ogromne wydatki na konserwację mogły je ocalić. Z drugiej strony ruch pojazdów mechanicznych odczuwał coraz niekorzystniej nieodpowiedni stan dróg, co czyniło jazdę samochodem kosztowną, niebezpieczną, a ze względu na kurz i nieprzyjemną.

Trzeba więc było przystąpić do przebudowy dróg tak spowodu konieczności ratowania ich przed zniszczeniem i ograniczenia szybko wzrastających wydatków konserwacyjnych, jak i ze względu na umożliwienie dalszego rozwoju ruchowi pojazdów mechanicznych, który dla życia gospodarczego, turystyki i obronności kraju nabierał coraz większego znaczenia.

W ten sposób między motoryzacją i poprawą stanu dróg wytworzył się ścisły związek, który z biegiem czasu zacieśnił się jeszcze przez to, że fundusze na drogi zaczęto w wielu państwach zasilać wpływami z opłat od pojazdów mechanicznych i materjałów pędnych.

Przebudowa nawierzchni drogowych rozpoczęła się na większą skalę w Europie Zachodniej zaraz po wojnie i szła równolegle ze wzmaganiem się ruchu pojazdów mechanicznych, dając podstawy dla jego rozwoju. Znane są jednak wypadki, że motoryzacja szła szybciej niż poprawa stanu dróg, jak to np. było w Stanach Zjedn., ale wówczas w pewnym momencie trzeba było rzucić na cele drogowe olbrzymie wprost fundusze, aby w szybkiem tempie dostosować je do ruchu pojazdów mechanicznych. Wiadome jest bowiem, że od szeregu lat Stany Zjedn. wydają ok. 40% budżetów Państwa i samorządów na drogi, że zaś budżety te są wysokie, więc i sumy, wydawane na drogi, pozwalają odrobić w krótkim czasie zaległości z lat dawnych.

W Polsce do przebudowy nawierzchni drogowych przystąpiono bardzo późno, gdyż na Śląsku w 1928 r., a w reszcie kraju na większą skalę dopiero od 1931 r.

Do roku 1931 główną część wydatków drogowych stanowiły wydatki na konserwację dróg i mostów, i cały wysiłek administracji drogowej szedł w kierunku naprawiania nawierzchni tłuczniowych i utrzymania ich w możliwym stanie, mniejsze zaś kwoty przeznaczano na budowę nowych dróg i budowę mostów stałych i drewnianych.

Jeżeli np. weźmiemy rok najwyższych wydatków drogowych z tego okresu (1928/29), to z ogólnej sumy wydatków na drogi państwowe, wynoszącej zł. 64 miljn., wydatki na konserwację pochłonęły zł. 38 milj. (59%), budowa nowych dróg — zł. 15.6 miljn. (24%), a budowa mostów — zł. 10.7 miljn. (17%). Od roku 1931, a zwłaszcza w latach ostatnich wydatki drogowe — obok konserwacji i budowy nowych dróg i mostów — obejmują również i budowę ulepszonych nawierzchni. W roku np. 1934/35 z ogólnej sumy zł. 81 miljn., wydanych na drogi państwowe i utrzymywane przez Państwo — na konserwację wydano zł. 31 miljn., czyli 38%, na budowę ulepszonych nawierzchni zł. 37 miljn. (46%), na mosty — zł. 8 miljn. (10%), na budowę nowych dróg — zł. 5 miljn. (6%).

Zauważyć tutaj należy, że wydatki drogowe w Polsce były zawsze niewspółmiernie niższe od właściwych potrzeb gospodarki drogowej i nietylko nie wzrastały dostatecznie w miarę pojawiania się konieczności wykonywania zupełnie nowych robót (co naturalnie powodowało zmniejszenie wydatków na inne roboty), ale nawet często malały zupełnie niespodziewanie. Brak ciągłości w finansowaniu robót drogowych, odbijający się niekorzystnie na stanie dróg oraz na przemyśle drogowym i wytwórniach materjałów drogowych, ujawniał się stale, a jako przykład może służyć ostatnie dwulecie, obejmujące lata budżetowe 1935/36 i 1936/37. Mimo opracowania i zatwierdzenia 2-letniego programu technicznego i finansowego już w drugim roku tego programu (1936/37) kredyty drogowe tak zmalały, że np. na konserwację można było przeznaczyć w roku bież. zaledwie tylko zł. 7 miljn.

Ta stała niedostateczność i wyjątkowe wahania wysokości środków, przeznaczonych na drogi, sprawiły, że mamy wogóle mało dróg z twardą nawierzchnią, wśród nich zaś dróg z ulepszonemi nawierzchniami — zupełnie minimalny odsetek. Według danych na dz. 1/IV. 1935 r. posiadaliśmy w Polsce następującą sieć dróg publicznych o twardej nawierzchni: państwowych — 14.316 km, wojewódzkich — 10.843 km (w tem ok. 3.000 km utrzymywanych kosztem Skarbu Państwa), powiatowych — 22.592 km i gminnych — 10.605 km, czyli razem

58.356 km, co daje gęstość ok. 15 km na 100 km² powierzchni i ok. 17.5 km na 10.000 mieszkańców. Jest to gęstość bardzo niewielka w porównaniu do innych państw europejskich, gdzie np. w Czechosłowacji przypada na 100 km² obszaru 55 km, w Niemczech — 46 km, w Austrji — 40 km, w Holandji — 55 km, w Belgji — 99.7 km, we Francji — 120 km, w Anglji — 121 km.

Pozatem drogi o twardej nawierzchni w Polsce nie są przeważnie przystosowane do ruchu intensywnego pojazdów mechanicznych, bowiem na ogólną sieć 58.356 km tylko 1.576 km dróg otrzymało do dn. 1. IV. 1935 r. nawierzchnie ulepszone, z których 629 km przypada na Śląsk. Jedynie województwo śląskie ma sieć drogową nowoczesną, bo na ogólną długość dróg z twardą nawierzchnią (bez gminnych), wynoszącą 1.457 km posiada wymienioną wyżej ilość nawierzchni ulepszonych, co stanowi 43%. Jest to wynikiem całkowitego zrozumienia potrzeb drogowych przez władze województwa śląskiego, które przeznaczyły na drogi bardzo poważne fundusze, pojmując wagę i znaczenie dobrej sieci drogowej dla życia gospodarczego. Dla całego kraju stosunek dróg ulepszonych do dróg z twardą nawierzchnią (bez gminnych) wynosi zaledwie 3.3%, a w odniesieniu tylko do sieci dróg państwowych stosunek ten podnosi się do 7.4%. Tymczasem zagranicą w państwach, sąsiadujących z Polską od zachodu, drogi ulepszone stanowią: w Czechosłowacji 50%, a w Niemczech 68% ogólnej długości dróg państwowych, nie mówiąc już o takich krajach, jak Francja, Danja i Anglja, gdzie procent dróg ulepszonych zbliża się do 100%.

Wchodzimy obecnie w nowy okres motoryzacji przy sieci drogowej szczupłej i nieprzystosowanej do ruchu pojazdów mechanicznych. Tymczasem w związku z uruchomieniem montowni w kraju, ulgami podatkowemi dla posiadaczy pojazdów mechanicznych, zapowiedzianą obniżką cen benzyny oraz obniżeniem opłat na Państwowy Fundusz Drogowy i częściowem anulowaniem zaległości w tych opłatach — stworzone zostały sprzyjające warunki dla rozwoju motoryzacji, co niewątpliwie powinno wpłynąć na zwiększenie ruchu mechanicznego na naszych drogach.“

Ciekawe i trafne uwagi zawierają poniższe ustępy, dotyczące kosztów eksploatacji pojazdów mechanicznych:

„Otóż, aby rozwój motoryzacji nie napotkał z miejsca na trudności spowodu złego stanu dróg — należy równocześnie rozpocząć intensywne prace nad rozbudową i ulepszeniem naszej sieci drogowej, gdyż w przeciwnym razie najlepiej nawet pomyślane i przeprowadzone zarządzenia w celu przyśpieszenia rozwoju motoryzacji mogą zawieść.

W naszych warunkach nie możemy i nie powinniśmy liczyć na to, że rozwój motoryzacji nastąpi szybko mimo złego stanu dróg, i że czas na ich ulepszanie nadejdzie dopiero wówczas, gdy ruch pojazdów mechanicznych znacznie się zwiększy.

Ubóstwo naszego kraju i małe dochody jego obywateli wymagają nietylko samochodów tanich, ale również małych kosztów ich eksploatacji. W tym właśnie przecież celu, aby koszty te obniżyć, projektuje się zniżkę cen benzyny, wprowadza się ulgi w opłatach na P. F. D. i t. p. Te wszystkie środki obniżki kosztów eksploatacji samochodu muszą być poparte jeszcze jednym, a mianowicie wybitną poprawą stanu naszych dróg przez ich ulepszanie, w przeciwnym razie spalać będziemy na kilometr przebiegu więcej, choć nieco tańszej benzyny, niżbyśmy spalali na drodze dobrej, będziemy wydawać dużo na remonty i ogumienie, a przedewszystkiem nie potrafimy wykorzystać największego waloru samochodu, jaką jest jego szybkość, gdyż szybka jazda po kiepskiej drodze jest nietylko niebezpieczna, ale nawet niekiedy wręcz niemożliwa. Wszystko to może sprawić, że koszt eksploatacji samochodu nawet przy bardzo wydatnych ulgach, lecz przy złym stanie dróg, obniży się bardzo niewiele.

Pozatem zły stan dróg wogóle i brak ulepszonych nawierzchni na znacznej części najważniejszych szlaków komunikacyjnych, szczególnie gdy samochód stał się środkiem lokomocji na dalsze dystanse i środkiem w całem tego słowa znaczeniu użytkowym — może zniechęcić do jego kupna. Toteż nieodzownym warunkiem popularyzacji samochodu w jaknajszerszych sferach społeczeństwa jest poprawa naszych dróg i ich przystosowanie dla ruchu mechanicznego, gdyż obniży to jeszcze bardziej koszty eksploatacyjne samochodu i pozwoli go używać w bardzo szerokim zakresie.“

Zupełna racja! A więc na co się przyda taka czy inna zniżka ceny paliwa, skoro na drożyznę kosztów eksploatacji wozów wpływa przedewszystkiem i decydująco brak u nas dróg samochodowych oraz bardzo zły stan tych, jakie mamy. Nie cena benzyny jest elementem hamującym rozwój motoryzacji, ale obok naszej biedy — nasze bezdroża. Nie zniżka ceny benzyny ruszy motoryzację z miejsca, ale wzrost zamożności w kraju i dobre drogi.

Jakie zaś perspektywy mamy przed sobą na rychłą rozbudowę sieci drogowej — widzimy to z dalszej treści artykułu. Horoskopy niezbyt pocieszające.

„Gdyby przypuścić nawet, że zły stan naszej sieci drogowej i nieprzystosowanie jej

do intensywnego ruchu mechanicznego nie powstrzyma szybkiego rozwoju motoryzacji w pierwszym okresie, to wówczas może zajść inny bardzo niepomyślny fakt, na który trzeba zwrócić uwagę. Nasze drogi tłuczniowe, znajdujące się, ogólnie biorąc, w stanie bardzo niedoskonałym, w razie zwiększenia na nich ruchu mechanicznego mogą ulec kompletnemu zniszczeniu, które będzie można zahamować tylko przez przeznaczenie wielkich sum na roboty drogowe w ciągu jaknajkrótszego okresu czasu. Wobec zaś naszych wogóle ograniczonych środków na potrzeby państwowe jest rzeczą zupełnie wątpliwą, czy zdołalibyśmy znaczne fundusze na ratowanie naszych dróg w krótkim czasie zgromadzić, a więc lepiej pracę rozłożyć na cały szereg lat i przystąpić do niej niezwłocznie.

Nie można również przypuszczać, aby środki na ulepszenie dróg, nie mówiąc nawet o innych wydatkach drogowych, jak na konserwację, budowę nowych dróg i mostów, mogły nam dostarczyć pojazdy mechaniczne w formie zwiększenia wpływów z opłat od pojazdów i materjałów pędnych. Proste obliczenie może nas o tem przekonać:

Stałe opłaty na P. F. D. od pojazdów mechanicznych w Polsce po obniżce, wprowadzonej nowelą do ustawy o P. F. D. z 1933 r. oraz rozporządzeniem Rady Ministrów z dn. 21. VIII. 1935 r., są obecnie już niewielkie i znacznie niższe niż w innych państwach Europy. Ostatnio zaś rozp. Rady Ministrów z dn. 2. VII. dało dalsze zniżki opłat stałych w stosunku do taksówek oraz przyczepek do samochodów ciężarowych i ciągników, a nadto zapowiedziane jest obniżenie opłat na P. F. D. od materjałów pędnych. Wobec tego średni wpływ od jednego pojazdu mechanicznego — tak od benzyny przez niego zużytej, jakoteż i z opłat stałych i opłat od miejsc w autobusach—należy przyjmować najwyżej na zł. 480 rocznie przy stosunku wzajemnych ilości różnych rodzajów pojazdów mechanicznych takim, jaki istniał w dn. 1. I. 1936 r. Jeżeli więc przypuścić, że przy wzroście ilości pojazdów mechanicznych stosunek ten będzie zachowany, a wzrost ten przyjąć w wysokości takiej, jaką zaobserwowano w najlepszych latach rozwoju motoryzacji, t. j. w latach 1928 i 1929, kiedy przybywało rocznie po 9.000 pojazdów mechanicznych, to nawet przy tak pomyślnych założeniach możemy liczyć na coroczny wzrost wpływów Państwowego Funduszu Drogowego, wynoszący zaledwie zł. 4 miljn.

Ponieważ budżet Państwowego Funduszu Drogowego w wysokości wpływów dotychczasowych jest aż do 1940 r. całkowicie zajęty na spłatę długów i odsetek za roboty, wykonywane na warunkach kredytowych, przeto jedynie te ewentualne nadwyżki mogłyby być przeznaczone na ulepszanie dróg. Dałoby to jednak łącznie w ciągu 3 lat najbliższych, nie licząc bieżącego, zaledwie ok. zł. 24 miljn. — gdy tymczasem racjonalny program ulepszania dróg, który w ciągu 5—6 lat doprowadziłby do przystosowania dla ruchu pojazdów mechanicznych najważniejszych szlaków komunikacyjnych w Polsce na długości ok. 5.000 km — wymaga wydawania na ten cel przeszło zł. 50 miljn. rocznie. Stąd więc widzimy, że do 1940 r. nawet silny wzrost motoryzacji zaważy w zupełnie minimalnym stopniu na możliwościach finansowych samego nawet ulepszenia dróg.

Budowa ulepszonych nawierzchni jest tylko jednym z fragmentów poprawy naszej sieci drogowej i nie może zaspokoić potrzeb wzmagającego się ruchu. Przy najlepszych przewidywaniach, że w ciągu najbliższych 4—5 lat zdołamy wybudować ok. 4 tysięcy km trwałych nawierzchni, pozostałyby jeszcze bardzo poważne potrzeby w państwowej gospodarce drogowej; jak: konserwacja pozostałych dróg tłuczniowych, budowa nowych dróg z twardą nawierzchnią, przebudowa i budowa mostów oraz subwencje dla samorządów na inwestycje drogowe, na co razem powinno się wydawać co rok ok. zł. 80 miljn. — tak, że ogólne roczne wydatki drogowe (bez spłaty zobowiązań) winny wynosić łącznie z budową ulepszonych nawierzchni ok. zł. 130 miljn.

Widzimy więc, że nawet bardzo optymistycznie przewidziany rozwój motoryzacji nie dostarczy jeszcze przez szereg lat dostatecznych środków na potrzeby dróg państwowych i subwencje dla samorządów, z drugiej zaś strony wydaje się słusznem twierdzenie, że przy niedostatecznych środkach na rozbudowę, ulepszenie i utrzymanie dróg, rozwój ten może być zahamowany.

Toteż konieczne jest, aby jednocześnie ze stworzeniem warunków, sprzyjających rozwojowi motoryzacji, przewidziano plan finansowania robót drogowych i ustabilizowano na szereg lat środki, jakiemi będzie rozporządzać administracja drogowa. Dalej w tym zakresie od wypadku do wypadku iść nie można i musi być zapewniona zupełna ciągłość i planowość finansowania budowy i ulepszania dróg, gdyż to jedynie może przyczynić się do stałej i zdecydowanej poprawy. Tylko bowiem doprowadzenie sieci drogowej w Polsce do należytego stanu i utrzymywania jej na właściwym poziomie może zapewnić stały i na dłuższą metę obliczony rozwój motoryzacji, a sczasem doprowadzić nawet do tego, co obserwujemy zagranicą, że wpływy z opłat od pojazdów mechanicznych przewyższają wydatki na drogi. Aby mieć jednak zyski, trzeba przedtem zainwestować kapitały."

Jeżeli uważniej przeczytamy artykuł p. inż. Siła-Nowickiego, to się okaże, że przemysł naftowy nie może liczyć na znaczniej-

szy wzrost spożycia benzyny w przeciągu krótkiego czasu, któryby zwrócił mu straty, na które go narażono przez ostatnią obniżkę.

Niewesołe perspektywy

P. inż. St. Siła-Nowicki oczekuje, jak to wynika z treści jego artykułu, przyrostu samochodów w liczbie 9.000 sztuk rocznie, t. j. tyle ile ich przybywało w latach najlepszych, w roku 1928 i 1929. Innego zdania jest p. E. Mich., który zabiera głos w tej sprawie w „Kurjerze Polskim" z dn. 19. VII. b. r. w artykule zatytułowanym: „Niewesołe perspektywy", pisząc:

„...W roku bieżącym powstanie montowni nie zaważy na rynku samochodowym, okres sprzedaży wozów właściwie już minął, ci zaś nieliczni, którzy wstrzymywali się z tych czy innych powodów z zakupem, poczekają prawdopodobnie do wiosny roku przyszłego.

Wiosna ta będzie według wszelkiego prawdopodobieństwa momentem przełomowym. Na rynek wyjdą w dużej ilości wozy nowej montowni i rozpocznie się ostra walka z Polskim Fiatem o tych kilka tysięcy chętnych do nabycia wozów. A trzeba sobie uświadomić, że według najbardziej optymistycznych opinij liczba ewentualnych nabywców nie będzie dużo odbiegała od cyfry 4.000, oczywiście przy zrealizowaniu tych ulg i ułatwień, które władze już zdecydowały i które są dopiero projektowane."

Zdaje się, że przewidywania przytoczone przez p. E. Mich. są jednak bliższe prawdy.

Przemysł naftowy a motoryzacja

Jest to artykuł pióra p. inż. Henryka O. K. Salomon de Friedberga, naczelnika Wydziału Nafty Ministerstwa Przemysłu i Handlu, zamieszczony w tym samym zeszycie „Polski Gospodarczej". Ze względu na trafne uwagi, jakie zawiera — artykuł ten cytujemy w całości:

„O ważności motoryzacji dla wszystkich dziedzin życia gospodarczego a także i kulturalnego Państwa, dla zwalczania bezrobocia i dla podniesienia obronności narodowej — dzisiaj pisać już nie trzeba, wobec wielkiej ilości artykułów i rozpraw, które się w ostatnich czasach na ten temat ukazały. Uderza jednak, że w tej, tak licznej, literaturze informacyjnej i propagandowej nie znalazł wyrazu jeden zasadniczy punkt programu motoryzacyjnego, mianowicie stwierdzenie, że motoryzacja pełna wymaga oparcia się o własny materjał napędowy.

Tym materjałem napędowym musi być — przynajmniej w obecnym stanie techniki — benzyna, albowiem inne środki napędowe, jak: spirytus, benzol i t. p., mogą mieć znaczenie tylko pomocnicze, jako domieszki do tego podstawowego produktu pędnego. Jeśli zatem kraj jakiś ma przeprowadzić pełną motoryzację, musi posiadać własny przemysł naftowy. Motoryzacja, oparta na sprowadzanych produktach naftowych, jest możliwa dla krajów o dodatnim bilansie płatniczym i posiadających własną komunikację z całym światem (dostęp do otwartego morza), ale nawet dla tych szczęśliwych krajów może się okazać ze stanowiska obrony państwa zawodną.

Na ten temat i wogóle na temat: „motoryzacja a obrona Państwa" dała nam nadzwyczaj pouczający wykład historja ubiegłych miesięcy w rozdziale zatytułowanym: „wojna włosko-abisyńska".

Przemysł naftowy przedstawia tylko wówczas dla państwa i dla jego obrony bezsprzeczną wartość, jeśli oparty jest o własną dostatecznie wysoką produkcję kopalnianą surowca, t. j. oleju skalnego, czyli ropy naftowej. Przemysł naftowy czysto rafineryjny, pracujący na importowanym surowcu, nie daje państwu pełnej samodzielności, a zwłaszcza w chwili konfliktu zewnętrznego może w zupełności zawieść pokładane w nim nadzieje.

Dlatego wszystkie państwa starają się — nieszczędząc wielkich kosztów — o odkrycie na swojem terytorjum złóż ropnych. Poważne sukcesy zaczyna przynosić prowadzona w tym duchu akcja Niemiec. Niedawno nawet Wielka Brytanja, która w swoich kolonjach i na terenach innych państw, zwłaszcza Ameryki Północnej i Południowej, Indyj, Persji, Iraku i Rumunji posiada wspaniale rozwinięty przemysł naftowy — w bieżącym roku na nowo podjęła wiercenia poszukiwawcze oleju skalnego w obrębie ścisłego swego terytorjum: Anglji.

*

Polska jest w tem wyjątkowo szczęśliwem położeniu, iż posiada na swoim obszarze złoża ropne i oparty o nie przemysł naftowy, zaspokajający w zupełności obecne zapotrzebowanie kraju oraz możliwe w najbliższych latach zwiększone zapotrzebowanie na produkty naftowe.

W 1935 r. produkcja kopalń oleju skalnego (ropy naftowej) w Polsce wynosiła 514.760 t, z czego przerobiono w rafinerjach 509.384 t i wytworzono ogółem wszystkich produktów naftowych 468.646 t, a z tego zużyto w kraju 313.061 t i wyeksportowano 169.538 t.

Z tej globalnej ilości produktów naftowych interesują nas ze stanowiska napędowego: benzyna z gazoliną, nafta, olej gazowy, oleje lekkie, napędowe oraz opałowe i smarowe, których produkcję i konsumpcję w 1935 r. obrazuje poniższe zestawienie (w tonnach):

Produkt	Wytwórczość	Spożycie krajowe	Eksport	Zapasy w dn. 31/XII. 1935
Benzyna (z ropy) razem z gazoliną (z gazu ziemnego)	123.296	66.161	47.545	19.334
Nafta	147.331	122.380	35.299	26.694
Olej gazowy	84.228	51.803	32.145	6.290
Oleje lekkie o c. g. do 0.890	9.631	8.929	288	1.231
Oleje napędowe i opałowe	12.822	2.792	10.592	429
Oleje smarowe o c. g. powyżej 0.890	62.762	31.523	22.019	68.296

Z wykazanych wyżej 61.161 t benzyny, sprzedanej w kraju—zużyto na popęd 34.129 pojazdów mechanicznych (poza wojskowemi) 52.140 t; pozatem zużyto również na ten cel: spirytusu 4.840 t, benzolu ok. 6.000 t, a więc razem 62.980 t, czyli na 1 pojazd roczne zużycie środków napędowych wynosi 1.845 kg, a w liczbach zaokrąglonych — ok. 1.900 kg.

W miarę zwiększania się motoryzacji może przemysł naftowy wycofać z eksportu: benzyny (z gazoliną) 47.545 t, nadto[1]): nafty 35.000 t, olejów smarowych 22.000 t, razem 57.000 t, i — poddawszy je przekrakowaniu — uzyskać benzyny (50%) 28.500 t, co łącznie z ilością eksportowanej benzyny dałoby rocznie dodatkowo 76.045 t. Ilość ta zaspokoiłaby zapotrzebowanie w środki napędowe: przy użyciu czystej benzyny — 40 tys., a przy dodaniu 20% spirytusu — 48 tys. nowych pojazdów mechanicznych.

Obliczenie to nie uwzględnia: a) możliwości zwiększenia wydajności benzyny z ropy o ok. 2%, t. j. do 18.5% — co dałoby 10 tys. t nowej benzyny rocznie, b) możliwości znacznego wzmożenia produkcji gazoliny z gazów, c) przekrakowania zapasów nafty i olejów smarowych w ilości 94.900 t (co dałoby jednorazowo ok. 47.500 t) oraz wykorzystania zapasów benzyny w wysokości 17.395 t, d) większego zużycia spirytusu, e) większego zużycia benzolu, f) faktu, że wyliczona z obecnego stanu konsumpcji kwota zużycia przez 1 pojazd rocznie 1.900 kg benzyny (względnie mieszanki) jest zbyt wysoka dla pojazdów nowych i wynika z faktu, że kursujące u nas wozy przestarzałej konstrukcji względnie wskutek znacznego zużycia wymagają naogół zbyt dużo materjału napędnego.

Widzimy zatem, że braku benzyny nie potrzebujemy się przez dłuższy czas obawiać — wbrew pewnym informacjom[2]).

*

Jeśli jednak myślimy poważnie o motoryzacji kraju i o zapewnieniu sobie potrzebnych dla tego celu materjałów pędnych, nie wolno nam poprzestać na powyższem stwierdzeniu, lecz należy głębiej wniknąć w stan naszego przemysłu naftowego, badając nietylko jego stan statyczny, lecz także jego dynamikę.

Kopalnie oleju skalnego (ropy naftowej) na ziemiach polskich wyprodukowały tego surowca (w tonnach):

1909	2,053.150
1913	1,071.040
1925	811.929
1935	514.761

Ten stały spadek produkcji wywołany jest powolnem lecz stałem wyczerpywaniem się głównego naszego złoża ropnego, t. j. borysławskiego, i brakiem odkrycia poważniejszych nowych złóż.

Kwestją zatem zasadniczą zarówno ze stanowiska utrzymania tego przemysłu, jakoteż samodzielności gospodarczej Państwa i połączonej z tem obronności kraju, jest sprawa wierceń, i to zarówno wierceń poszukiwawczych — celem odkrycia nowych wydatniejszych złóż, jako i wierceń eksploatacyjnych — celem podtrzymania obecnej produkcji. Podkreślić bowiem należy, że przemysł naftowy musi stale wiercić nowe otwory, w przeciwnym bowiem razie grozi mu gwałtowny zanik produkcji.

W latach 1927—1930 polskie górnictwo naftowe odwiercało rocznie ok. 100 tys. m. Następnie — wskutek osłabienia naszego przemysłu przez gwałtowną obniżkę cen eksportowych, wywołaną światową hiperprodukcją produktów naftowych — ilość uwierconych metrów silnie się cofa i spada w 1932 r. do 58.478 m. W następnych latach — w wyniku stabilizacji stosunków, spowodowanej przez wprowadzenie przymusowej organizacji „Polski Eksport Naftowy" oraz celowej konstrukcji tej organizacji, wyznaczającej kontyngenty w miarę wysokości wytwórczości zakładów rafineryjnych, a więc zachęcającej do posiadania jaknajwiększej ilości własnej ropy lub zmuszającej do wydatnego zakupu ropy cudzej — wysiłki przedsiębiorstw wzrastają i odwiercamy: w 1933 r. 66.901 m, w 1934 r. 77.933 m, w 1935 r. 86.122 m. Wysiłek ten, jak na sytuację finansową przemysłu naftowego — jest bardzo znaczny, zauważyć bowiem

[1]) Pomijamy nadwyżki oleju gazowego, olejów napędowych i opałowych, przeznaczając je dla celów marynarki.

[2]) Według jednej z tych zapowiedzi mieliśmy zdołać pokryć zapotrzebowanie benzyny własną wytwórczością tylko do stycznia 1931 r. (Inż. I. Holewiński: „Katastrofa naftowa" w zeszycie lipiec—sierpień 1929 r. „Przeglądu Technicznego").

należy, że równolegle spada bardzo poważnie utarg przemysłu nietylko co do ilości sprzedanych produktów, lecz także i co do uzyskiwanych przeciętnych cen:

	Sprzedaż krajowa			Sprzedaż eksportowa			Łączna sprzedaż		
	Ilość tys. tonn	Przec. cena zł. za 100 kg.	Utarg tys. zł.	Ilość tys. tonn	Przec. cena zł. za 100 kg.	Utarg tys. zł.	Ilość tys. tonn	Przec. cena zł. za 100 kg.	Utarg tys. zł.
1929 r.	394	41.29	162.700	252	24.90	62.800	646	34.89	225.500
1935 r.	319	28.96	94.152	169	11.81	21.666	488	23.04	115.818
Spadek w 1935 r. w stos. do 1929 r.:									
w liczbach bezwzgl.	75	12.23	68.548	83	13.09	41.134	158	11.85	109.682
w %%-ach	19	30	42	33	52	65	25	34	48

Stosunki finansowe naszych przedsiębiorstw naftowych, zwłaszcza większych, są tego rodzaju, iż niemal żadne z nich nie może liczyć na dopływ kapitałów zzewnątrz, lecz muszą one opierać swą egzystencję na zbilansowaniu wydatków kwotami, uzyskanemi z utargów. Przedsiębiorstwa te bowiem nie dają naogół obecnie zysków, a więc nie wypłacają dywidendy, a nawet nie spłacają zaciągniętych długów.

Przyczyną tego jest przedewszystkiem stosunkowo wysoka cena ropy krajowej.

Cena ropy naszej zasadniczej marki borysławskiej wynosi obecnie zł. 13.50 za 100 kg (w 1929 r. wynosiła zł. 19.02), ceny ropy marek specjalnych są wyższe i dochodzą do zł. 18.90, a nawet zł. 19.00 (Toroszówka). Tymczasem ceny ropy rumuńskiej wynosiły w 1935 r. średnio od 49 lejów, t. j. zł. 1.45 (parafinowa Moreni), do 68.90 lejów (Bustenari), t. j. zł. 2.17 za 100 kg.

Ta wysoka cena ropy w Polsce jest spowodowana drożyzną wierceń i małą wydajnością złóż, które niemal wszystkie są już od wielu lat w eksploatacji. Podczas gdy w Rumunji na jeden otwór, znajdujący się w eksploatacji, przypada przeciętnie produkcji rocznej 4.908 t, to w Polsce produkcja ta wynosi zaledwie 414 t. Podobnie przedstawia się porównanie naszych cen i wydajności, przeprowadzone z innemi krajami naftowemi.

W tych warunkach wydajności i zależnych od niej kosztów jest nasza cena ropy jeszcze za niska dla zapewnienia przedsiębiorstwu kopalnianemu zwrotu nietylko kosztów eksploatacji i wiercenia, ale także odszkodowania go za ryzyko, połączone z możliwością nieuzyskania produkcji w wierconym otworze. Toteż wszelkie dalsze obniżenie ceny ropy mogłoby wywołać zaniechanie eksploatacji najsłabszych otworów, więc zmniejszenie produkcji, a następnie zmniejszenie ilości nowowierconych otworów — wobec zmniejszenia dopływu gotówki i szans kalkulacyjnych.

Kalkulacja przeróbki ropy borysławskiej dla całego polskiego przemysłu naftowego przedstawia się obecnie (1936 r.) średnio następująco (w zł.):

Wartość utargu za 100 kg ropy przerobionej		19.7988
Cena za 100 kg ropy	13.50	
Koszty ruchu rafin., adm. ogólnej	4.72	
Zarząd główny i koszty	1.00	
Amortyzacja	0.85	
Podatek obrotowy	0.60	20.6700
Niedobór na 100 kg przerobionej ropy		0.8712

W firmach wielkich, faktycznie eksportujących, których procentowy udział w utargu krajowym zmniejsza się wskutek udzielenia firmom mniejszym przywileju lokowania całej wytwórczości na rynku wewnętrznym, obniża się wartość utargu do zł. 19.2502, wskutek czego niedobór wzrasta do kwoty zł. 1.4198.

Ten niedobór starają się wyrównać rafinerje przez wytwórczość produktów specjalnych, zwłaszcza specjalnych olejów smarowych i innych wysokocennych specjalnych artykułów, lub przez eksploatację gazów ziemnych, a wreszcie przez stałe konsumowanie własnej substancji zakładowej, czego najlepszym przykładem jest brak dostatecznych zapasów, zwłaszcza ropy, przestarzały pod wielu względami stan technicznych urządzeń oraz fakt, że na 15 większych rafineryj, które były w ruchu, pracuje obecnie tylko 9.

Oprócz omówionej powyżej zasadniczej przyczyny złego stanu naszego przemysłu jest druga, wynikająca z małej zdolności konsumpcyjnej naszego rynku wewnętrznego. Ten niski stan konsumpcji jest wynikiem ogólnych warunków gospodarczych kraju, zastoju życia gospodarczego, powodującego małe zapotrzebowanie produktów naftowych. Nie można natomiast tego objawu przypisać wysokości cen krajowych, bo te nie są naogół wyższe niż w wielu krajach europejskich o wysokiej konsumpcji tych produktów. Kapitalnego dowodu dostarczyła pod tym względem przeprowadzona 2-krotnie zniżka cen nafty: od dn. 1/X. 1934 r. o 20.62% i od dn. 15/XII 1935 r. o dalszych 11.22%, łącznie o 32.70% ceny sprzed dn. 1/X. 1934 r. Obniżki te, które pozbawiły dochodów rocznych: Skarb Państwa (obniżka podatku konsumpcyjnego) zł. 3,365.450, koleje państwowe (obniżka taryf) zł. 6,000.000, przemysł i handel naftowy zł. 14,391.888, a więc łącznie zł. 23,757.338 —

dały w rezultacie zaledwie ok. 7—8%-owy wzrost konsumpcji (dokładnej liczby jeszcze ustalić nie można).

Z powyższych rozważań wynika, że uzdrowienie i ugruntowanie przemysłu naftowego, a zarazem uzyskanie w nim czynnika, zdolnego do zaspokajania wszelkich potrzeb Państwa, jakie w tej dziedzinie mogą powstać, jest zależne od odkrycia nowych, dostatecznie bogatych złóż ropnych, które nietylko zaspokoiłoby wszelkie zapotrzebowanie, ale przez obniżenie kosztów uzyskania surowca uzdrowiłoby stan finansowy przemysłu naftowego, pozwalając równocześnie i na obniżenie cen krajowych produktów, jak i na zwiększoną konkurencyjność w handlu zagranicznym.

Warunki geologiczne Polski, a także dość już zaawansowane prace badawcze — pozwalają stanowczo twierdzić, że istnieją u nas dalsze, dotychczas nieznane złoża ropne.

Toteż polityka naftowa Ministerstwa Przemysłu i Handlu jest konsekwentnie od szeregu lat prowadzona w kierunku podtrzymania ruchu wiertniczego, przenoszenia o ile możności wszystkich środków finansowych, uzyskiwanych przez przemysł z utargu za produkty rafineryjne, na wiercenia własne lub na popieranie wierceń t. zw. czystych producentów — a to przez podtrzymywanie popytu na ropę i stosunkowo wysokiej jej ceny.

Drugą anomalją naszego przemysłu naftowego jest minimalna konsumpcja krajowa, zmuszająca do sprzedawania poważnej części wytwórczości w eksporcie po cenach, niekryjących nawet często kosztów surowca. Przemysł musi jednak sprzedawać i po takich cenach, aby tylko uzyskać niezbędny kapitał obrotowy.

Spożycie produktów naftowych na 1 mieszkańca jest u nas minimalne i wynosiło w 1935 r. tylko 9.60 kg (podczas gdy we Francji ok. 50 kg, w Niemczech ok. 60 kg, a w Czechosłowacji ok. 30 kg), koncentrując się głównie na nafcie świetlnej (3.6 kg) — wówczas gdy spożycie benzyny (1.8 kg — gdy w Czechosłowacji 18 kg, w Niemczech 25 kg) oraz olejów smarowych (1.2 kg) jest minimalne. Tymczasem światowe przemysły naftowe opierają się właśnie zasadniczo na sprzedaży benzyny i olejów smarowych, zwłaszcza automobilowych.

Wobec tego jako drugi zasadniczy warunek uzdrowienia naszego przemysłu naftowego wysuwa się sprawa wzrostu krajowego spożycia benzyny i olejów smarowych.

Postulat ten jest identyczny z żądaniem motoryzacji kraju. Mamy zatem ścisłą łączność zagadnień: motoryzacja kraju wymaga zdrowego i prężnego przemysłu naftowego, a uzdrowienie przemysłu naftowego — rozwoju motoryzacji kraju.

W łączności z rozważaniem sprawy motoryzacji pozostaje kwestja ceny benzyny motorowej w sprzedaży detalicznej, która przedewszystkiem odbywa się w formie sprzedaży pompowej w t. zw. stacjach benzynowych. Cena ta wynosi obecnie u nas przeciętnie gr. 68 za 1 l. Porównanie tej ceny (pompowej) z cenami zagranicą (przeliczonemi na złote) przedstawia się następująco (w/g danych w maju 1936 r.)[1]):

Miejscowość	Cena w walucie krajowej		Cena w przeliczeniu na zł.
Londyn	£	1.6	0.42
Paryż	Fr.	2.10	0.74
Berlin	RM	0.35	0.75
Wiedeń	Szyl.	0.59	0.58
Zurych	Fr.	0.43	0.74
Praga	Kcz.	2.90	0.64
Bukareszt	Lei	12.00	0.39
Medjolan	Lir	3.66	1.28
Antwerpja	Fr. bg.	2.20	0.39
Budapeszt	Pengö	0.53	0.54
Madryt	Peset	0.76	0.48
Warszawa			0.68

Widzimy zatem, że cena nasza jest mn. w. średnia, że w krajach o bardzo nawet wysoko rozwiniętej motoryzacji, jak: Francja, Niemcy, Szwajcarja i Włochy — są ceny znacznie wyższe, a ceny znacznie niższe są w krajach przymorskich (Anglja, Belgja, Hiszpanja) oraz w bogatej w obfite pola naftowe Rumunji i połączonych z nią Dunajem Węgrzech i Austrji; w Czechosłowacji ceny już są bardzo do naszych zbliżone.

Szczegółową kalkulację tej ceny podaje poniższe zestawienie:

Kalkulacja przeciętnej ceny benzyny motorowej, sprzedawanej z pomp w 1935 r. (o c. g. 0.730)

		zł. za 100 l
Cena przeciętna, uzyskana z pomp		68.00
Obciążenia:		
1. Podatki państwowe:	zł.	zł.
a) podat. spoż. zł. 15.40 od 100 kg a więc od 100 l.	11.24	
b) pod. na Fund. Drogowy zł. 12.00 od 100 kg, a więc od 100 l	8.76	
c) podat. obrotowy 1.9% od różnicy ceny detalicznej i hurtowej	0.32	20.32
2. Frachty:		
Przeciętny fracht, obliczony w/g stawek kolejowych, ważnych do dn. 31/VIII 1934 r.[2])		6.58

[1]) P. „Tägliche Berichte über die Petroleumindustrie" Nr. 97/1936.

[2]) Zauważyć należy, że w myśl porozumienia z września 1934 r. Rząd przyznał przemysłowi naftowemu jako częściową rekompensatę obniżki ceny nafty prawo kalkulowania ceny wszystkich produktów naftowych poza naftą (a więc także i benzyny) według starego frachtu, mimo równocześnie wprowadzonej 25%-ej obniżki wszystkich krajowych taryf naftowych.

3. Wydatki, połączone ze sprzedażą pompową:		
a) czynsz przeciętny terenu pod stację benzynową w Polsce	1.43	
b) wynagrodzenie obsługującego pompę benzynową	4.00	
c) manko na stacji benzynowej 1.5% od przec. ceny hurt.	0.90	
d) dowóz benzyny ze składu do stacji benzynowej	1.37	
e) koszty administracyjne, a to: manipulacja składowa, kontrola, światło, legalizacja, świadectwo przem., naprawy, druki etc.	2.83	10.53
Obciążenia razem:		37.43
Pozostaje dla rafinerji loco Drohobycz za 100 l		30.57
za 100 kg przy c. g. 0.730 — odpowiednio		41.87

Kalkulację tej ceny od 1929 r. przedstawia tabela poniższa, w której poszczególne elementy podane są wagowo, a nie litrowo jak w tabeli poprzedniej, oraz opuszczono podatek obrotowy, jako pozycję niemającą większego znaczenia.

Ceny i elementy kalkulacyjne benzyny motorowej w Warszawie w latach 1929—1935

	Od 1/I 1929 r.	Od 19/X 1929 r.	Od 16/II 1931 r.	Od 4/VI 1932 r.	Od 1/VII 1933 r. do chwili obecnej
	w złotych za 1 q (100 kg)				
Cena cysternowa netto loco Drohobycz (cena zasadn.) . .	61.00	61.12	61.12	53.85	42.50
Podatek konsumpcyjny .	15.40	15.40	15.40	15.40	15.40
Podatek drogowy	—	—	—	—	12.—
Fracht Drohobycz — Warszawa .	9.50	10.80	10.80	10.80	9.73
Prowizja Syndyk. Przem. Naft. .	0.76	0.75	0.75	0.67	—
Podstawienie i zwrot cyst. .	0.20	0.20	0.20	0.20	—
Cena cysternowa loco Warsz.(cena hurtowa) .	86.86	88.27	88.27	80.92	79.63
Rozpiętość między ceną cysternową a ceną pompową:					
w zł. . . .	24.64	27.37	23.23	21.12	13.52
w %%-ach .	28.37	31.01	26.32	26.10	16.98
Cena pompowa za 100 kg loco Warszawa .	111.50	115.64	111.50	102.04	93.15
Cena za 1 l . .	0.82	0.85	0.82	0.75	0.68

Z powyższych tabel wynika:

1) od czasu „dobrej" konjunktury w 1929 r. przeprowadził przemysł naftowy 3-krotnie obniżkę ceny litrowej benzyny z gr. 85 do gr. 68 za 1 l, a zatem o 20%;

2) równocześnie zmniejszył się utarg przemysłowy z zł. 61.12 za 1 q do zł. 42.50, t. j. o 30.46%;

3) zarazem zmniejszył przemysł koszty handlowe (prowizja syndykacka — rozpiętość między ceną cysternową a pompową) z zł. 28.12 na 1 q do zł. 13.52, t. j. o 51.92%;

4) w tym samym czasie wzrosło obciążenie podatkowe o nowy dodatek drogowy[1]) w wysokości zł. 12 od 1 q, t. j. z zł. 15.40 do zł. 27.40, czyli o 43.79%, a w stosunku do ceny detalicznej — z 13.31% do 29.41%;

5) z obecnej ceny litrowej pozostaje dla przemysłu tylko 44.95% (gr. 30.57).

Dla ścisłości zaznaczyć należy, że w pewnych wypadkach przemysł (rafinerja) nie jest właścicielem pompy, albo że rafinerja nie posiada dość własnej benzyny, by wszystkie swe pompy obsłużyć, i musi benzynę zakupywać od innych rafineryj. W tych wypadkach wytwórca (rafinerja) musi sprzedawcy (właścicielowi pompy) udzielać rabatu, który dodatkowo pomniejsza utarg przemysłu (rafinerji) ze sprzedaży benzyny.

Dla uproszczenia zadania pomija się tę pozycję, jako trudną do określenia w wysokości przeciętnej.

Wobec przeprowadzonej o 51.92% redukcji kosztów handlowych przeprowadzenie dalszej kompresji tych wydatków nie jest już możliwe. W razie zwiększenia konsumpcji, a więc wzrostu obrotów na pompach, trzeba będzie przedewszystkiem podnieść głodowe płace obsługujących pompę (dochodzące dziś przeciętnie do zł. 51 miesięcznie), a następnie przystąpić do lepszego technicznego wyposażenia tych pomp, aby sczasem zamienić je na prawdziwe „stacje obsługi" — tak, jak to jest zagranicą.

Celem zorjentowania się w możliwościach obniżki obecnej ceny benzyny motorowej musimy sobie uprzytomnić, że obniżka ta nie da się ograniczyć jedynie do dziedziny benzyny motorowej, lecz musi w konsekwencji objąć całą benzynę, na jakiekolwiek cele w kraju sprzedawaną.

Całkowite krajowe zużycie benzyny (benzyny z ropy łącznie z gazoliną z gazu ziemnego) wyniosło w 1935 r. 66.161 t, co przy ciężarze gatunkowym 0.730 stanowi 90.631.506 l. A zatem każda obniżka ceny

[1]) Opłata na Państwowy Fundusz Drogowy.

benzyny o gr. 1 na 1 l spowoduje stratę dla przemysłu naftowego w kwocie zł. 906.315 i wycofa tę kwotę z obrotu gospodarczego.

Obniżka ta może jednak być skompensowana przez zwiększoną konsumpcję krajową, która spowoduje wycofanie odpowiedniej ilości benzyny z eksportu.

Rozważając sposoby, które pchnęłyby naprzód kwestję motoryzacji w kraju, należało wziąć pod uwagę wszystkie czynniki, które ułatwiłyby nabycie wozu i jego używanie, a zatem zmniejszyły koszt eksploatacji samochodu — stąd powstał postulat obniżenia ceny benzyny, jako jednego ze składników tych kosztów.

Wprawdzie pozycja ta nie jest specjalnie wysoka, albowiem wynosi wszystkiego 11.7—19% ogólnych kosztów eksploatacji małego i średniego samochodu, ale zawiera w sobie pewną atrakcyjność, której w ogólnej akcji motoryzacyjnej trudno się pozbawić.

Roczne koszty eksploatacji samochodu[1])
(według danych otrzymanych)

I. — Samochód „Polski Fiat 508" — 4-cylindrowy o pojemności cylindrów 1 l. i cenie nabycia zł. 5.400.

II. — Inny samochód 4-cylindrowy o pojemności cylindrów 1—1½ l i cenie nabycia zł. 8.000 (Steyer, Citroen, Opel, D. K. W., Adler).

III. — Samochód 6-cylindrowy o pojemności cylindrów 2—2½ l i cenie nabycia zł. 15.000.

Ad I i II. — Roczny przebieg 10 tys. km, zużycie benzyny 10 l na 100 km.

Ad III. — Roczny przebieg 10 tys. km, zużycie benzyny 16 l na 100 km.

	Samochód:		
A l t e r n a t y w a A	I	II	III
Amortyzacja 5-letnia odnośnie 80% wartości samochodu	864	1.280	2.400
Ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej	300	300	300
Ubezpieczenie od ognia . .	70	104	195
Podatek drogowy	144	150	210
Garaż	480	480	480
Kierowca (miesięcznie zł.150)	1.800	1.800	1.800
Benzyna (po gr. 68 za 1 l)	680	680	1.305
Olej (po zł. 2.50 za 1 kg) .	75	75	180
Opony i dętki	214	214	344
Remonty, części wymienne i różne	700[2])	700[2])	900[2])
	5.327	5.783	8.114
A l t e r n a t y w a B			
Bez kierowcy, lecz z myciem samochodu przy samochodach: I i II — zł. 40 miesięcznie, przy samochodzie III — zł. 50 miesięcznie .	4.007	4.463	6.914
Koszt benzyny w %%-ach ogólnych kosztów eksploatacji:			
przy alternatywie A . . .	11.76	12.76	16.08
„ „ B . . .	16.97	15.23	18.87

Wszystko to co dotąd pisze p. naczelnik Friedberg o danych kwestjach — to szczera prawda. Zakończenie natomiast budzi już pewne wątpliwości. Oczywiście wiarę swoją w bliski wzrost spożycia opiera p. naczelnik Friedberg na przypuszczeniach. Po niedługim czasie dowiemy się w jakim stopniu spotka go zawód:

„I w tem miejscu natrafia polityka motoryzacyjna na trudny do rozwiązania dylemat: obniżka ceny benzyny potrzebna jest do pchnięcia naprzód motoryzacji kraju — a równocześnie ta sama obniżka osłabia naszą samowystarczalność napędową.

Powyższy dylemat sprawia, iż sprawa obniżki ceny benzyny musiała być wszechstronnie rozważona i muszą być przy jej przeprowadzeniu zastosowane odpowiednie środki zaradcze, które zapobiegłyby temu, aby popierając ideę motoryzacji na odcinku kosztów eksploatacji samochodu, nie zaszkodzić jej równocześnie na tak ważnym odcinku, jakim jest samodzielność napędowa kraju.

Praca Komisji Motoryzacyjnej idzie w tym kierunku i dlatego rozważana jest obniżka ceny litrowej mieszanki napędowej w pompach o 14.7%, t. j. o gr. 10 — z gr. 68 do gr. 58 przeciętnie w całym kraju, a więc obniżka dość wysoka — aby nie straciła siły atrakcyjnej, a równocześnie opracowane są zarządzenia, które pozwoliłyby przemysłowi naftowemu o ile możności przetrwać ten zabieg operacyjny bez szkody dla prac wiertniczych, które musi prowadzić dla wypełnienia swego zadania: utrzymania dla kraju środków napędowych i zdobycia dalszych źródeł energetycznych.

Powyższa 10-groszowa obniżka ma być — według projektu Komisji Motoryzacyjnej — pokryta w połowie przez obniżkę podatków, ciążących na benzynie (podatek konsumpcyjny i obrotowy oraz państwowa opłata na rzecz Funduszu Drogowego), a w połowie — poniesiona przez przemysł naftowy.

[1]) Z naciskiem podkreślić trzeba, że koszt amortyzacji, konserwacji a poczęści i zużycia paliwa jest u nas wyższy o 50% na złych drogach niż na dobrych.

Statystyki zagraniczne przyjmują koszt utrzymania wozu, kursującego na drogach nowoczesnych, w kwotach znacznie niższych, co jednakowoż w naszych warunkach jest zupełnie nierealne. Nie odbiega się daleko od prawdy, jeśli się twierdzi, że koszt amortyzacji i konserwacji samochodu jest u nas 2-krotnie wyższy niż tego samego samochodu w Europie Zachodniej.

[2]) Przyjęty w wysokości zł. 700 względnie 900 koszt remontu należy podwyższyć o 50% — jeśli chodzi o eksploatację samochodu w województwach wschodnich i południowo-wschodnich.

Skarb Państwa poniesie zatem ofiarę w wysokości zł. 4.5 miljn. (zł. 906.315×5) i taką samą przemysł naftowy. Ofiara ta będzie zrównoważona, skoro konsumpcja krajowa benzyny odpowiednio wzrośnie.

Miejmy nadzieję, że podjęta równocześnie na kilku odcinkach akcja motoryzacyjna szybko doprowadzi do wzrostu ilości samochodów i konsumpcji benzyny w kraju.

Tak wzmożona konsumpcja krajowa benzyny powinna być tym czynnikiem, który usunie jedną z anomalij naszego przemysłu naftowego, powiększy jego utargi — i przez to ułatwi mu pracę nad rozwiązaniem głównego zadania — powiększenia wierceń i odkrycia nowych, wydajnych złóż ropnych."

Motoryzacja u bliższych i dalszych sąsiadów

Artykuł powyższy napisany przez p. St. Szydelskiego, jest jednym z serji artykułów, zamieszczonych w nr. 30 z dn. 25. VII. b. r. „Polski Gospodarczej". Ponieważ artykuł ten zawiera szczegóły, dotyczące problemu motoryzacyjnego w innych krajach, zwłaszcza ostatnio w Niemczech i Z. S. R. R. — cytujemy go poniżej w całości:

„Nie ulega wątpliwości, że Henry Ford, pierwszy konstruktor popularnego i taniego samochodu, wpłynął poważnie na losy świata, zmniejszając niejako odległości i dając możność szybkiego przebywania dłuższych podróży. Wydaje się prawie niewiarogodnem, że niedawno wypuszczono 24,500.000-ny samochód z zakładów Forda. Obecnie na całym świecie kursuje 37,275.264 samochodów, w tem ok. 30,817.418 osobowych, ok. 6,134.410 ciężarówek, 301.707 autobusów i 2,349.168 motocykli. Z ilości tej Stany Zjedn. posiadają 26,167.107, Europa — 7,257.099 samochodów. Jeżeli chodzi o motocykle, to jest ich w Stanach Zjedn. 95.633, a w Europie — 1,990.391 sztuk.

Ilość samochodów, kursujących na świecie, nie licząc Stanów Zjedn., podwoiła się od 1927 r. W roku 1927 było na świecie, nie licząc Stanów, zarejestrowanych 5,467.328 samochodów, a w dn. 1. I. 1936 r. było ich już 11,108.157. Jeżeli chodzi o stosunek ilościowy samochodów osobowych do ciężarowych to:

Afryka	posiada	4	razy więcej samochodów osobowych od ciężarowych
Ameryka	„	6	„ „ „
Azja	„	2½	„ „ „
Australja	„	3	„ „ „
Europa	„	3	„ „ „

Wyjątek w tym stosunku stanowi Z. S. R. R., gdzie na 179.500 samochodów 137.100 sztuk stanowią ciężarówki i 4.800 sztuk autobusy.

Ilość samochodów w danym kraju jest miernikiem jego uprzemysłowienia i dobrobytu, gdyż poza nielicznemi wyjątkami posiadania samochodów dla celów przyjemnościowych i reprezentacyjnych gros stanowią samochody, które pracują dla swego właściciela czyto w postaci szybkiego przewożenia go z miejsca na miejsce, czyto w postaci umożliwiania mu szybkiego załatwiania swoich spraw. Jeżeli tempo życia gospodarczego kraju jest zwolnione, to ten szybki środek lokomocji staje się nierentownym i niepotrzebnym. Zupełnie analogicznie przedstawia się sprawa ciężarówek i autobusów, których rozwój ilościowy zależy też od faktycznego zapotrzebowania szybkiego przewozu osób i towaru.

Jeżeli porównamy stosunki u naszych sąsiadów, to możemy je podzielić — jeśli chodzi o rozwój motoryzacji — na dwie grupy: w jednej grupie będą państwa, w których motoryzacja jest naturalnym wyrazem rozwoju kraju, w drugiej — państwa, gdzie motoryzacja jest hodowana do pewnego stopnia sztucznie dla innych celów i nie idzie w parze z potrzebami ekonomicznemi kraju.

U obydwu naszych najbliższych sąsiadów motoryzacja jest hodowana sztucznie i ma na celu wzmożenie obronności kraju. Niedawno rozgrywające się w Abisynji wypadki dowiodły, jak koniecznym środkiem prowadzenia walki w obecnem stadjum rozwoju sztuki wojennej są jednostki zmotoryzowane, i jak niezbędnym środkiem dowożenia materjałów są zmotoryzowane tabory.

Zbrojące się w szybkiem tempie Niemcy uznały już zaraz po objęciu rządów przez Kanclerza Hitlera, że motoryzacja jest jednym z najważniejszych problemów życia ekonomicznego i jednym ze środków zmniejszenia panującego tam bezrobocia.

W lutym 1933 r. rzuca Hitler hasło „motoryzacja" i zaczyna dążyć ku niej wszystkiemi drogami. W kwietniu 1933 r. wychodzi ustawa, zwalniająca od podatku drogowego nowe samochody, zarejestrowane po dn. 31. III. 1933 r. Ustawa z dn. 26. V. 1933 r. dozwala na umowne jednorazowe zryczałtowanie podatku drogowego od starych samochodów, a ustawa o pomocy bezrobociu zezwala na odliczenie ceny zakupu nowego samochodu od sumy dochodu, jeżeli samochód ten został zakupiony w miejsce starego już zużytego samochodu ciężarowego. Pozatem zniesiono przymus kończenia szkoły kierowców oraz obniżono opłaty za rozmaite świadczenia, jak egzamin etc. Jednocześnie zaczęto propagować sporty mechaniczne i finansować budowę samochodów wyścigowych, co doprowadziło do tego, że na 14 zawodów międzynarodowych w 13 zwycięzyły Niemcy, a mianowicie 9 razy

Mercedes-Benz i 4 razy Auto-Union. Zwycięstwa niemieckich fabryk na terenie międzynarodowym spowodowały zwiększony popyt na niemieckie wozy zagranicą. W 1930 r. sprowadziły Niemcy 11.014 sztuk samochodów osobowych, a wywiozły tylko 3.738 sztuk, a w 1934 r. importowały 5.059 sztuk, a wywiozły już 11.000 sztuk. W 1935 r. przybliżona liczba eksportu samochodów osobowych wyniosła ponad 17.000 sztuk, a aktywne saldo z tego tytułu okrągło RM 47 miljn.

Uznając ważność dobrej sieci drogowej dla rozwoju motoryzacji, podejmuje Kanclerz Hitler cały szereg kroków, zmierzających do umożliwienia rozwoju i budowy dróg. Ustanowiony zostaje urząd Generalnego Inspektora Drogowego, jako centralnej instancji dla budowy i utrzymania dróg, pozatem założono przedsiębiorstwo „Państwowe Drogi Samochodowe", w którem bierze udział Zarząd Kolei Niemieckich. Chodziło tutaj o to, by uregulować sprawę współzawodnictwa kolei z samochodami. Sprawę tę rozwiązano ostatecznie w 1935 r. na mocy ustawy, wydanej w końcu 1934 r. Przedsiębiorcy przewozowi złączeni zostali w jeden związek, który stara się o uzgodnienie wszelkich zagadnień, związanych z konkurencją dla kolei.

Uporządkowano sprawę sprzedaży starych samochodów i zarobku przedstawicieli na nowych samochodach. Każdy stary samochód szacowany jest przed sprzedażą przez urzędowego biegłego i żadnej firmie nie wolno dać za niego więcej. Uniknięto przez to dzikiej konkurencji pomiędzy firmami, uwidaczniającej się w nierealnem przecenianiu starego samochodu przy zamianie na nowy.

W maju 1934 r. wydany został jednolity kodeks drogowy dla całej Rzeszy, w którym usunięto wszystkie przepisy, mogące wpływać ujemnie na rozwój motoryzacji. Najwyższym gospodarzem w tej dziedzinie został Minister Komunikacji. Sierpień 1934 r. przyniósł uregulowanie spraw drogowych, przyczem drogi podzielone zostały na autostrady (Kraftfahrbahnen), szosy państwowe i drogi krajowe I i II klasy. Zagadnienia budowy, utrzymania, nadzoru i t. p. zostały tak rozwiązane, że obecnie Inspektor Generalny ma zapewniony decydujący wpływ i kierownictwo.

Opracowano plan budowy 7.000 km dróg samochodowych o nawierzchni gładkiej kosztem RM 3.5 miljd. Z tego kolosalnego planu było w budowie w 1933 r. 1.135 km, pod koniec 1934 r. — 2.838 km, a pod koniec 1935 r. — 3.450 km. Ok. 400 km jest już otwarte dla ruchu, a pod koniec 1936 r. ma być oddane ok. 1.000 km. Jak wielki to jest wysiłek — niech świadczy fakt, że dla wybudowania tych 400 km drogi potrzeba było przewieźć 150 miljonów m^3 ziemi, t. j. dwa razy tyle, ile jej wydobyto, przekopując kanał Suezki, a dla wykonania 7 miljn. m^2 nawierzchni tych dróg zużyto 3.1 miljn. m^3 betonu, 92.000 t żelaza i 886.000 t cementu. Do budowy mostów na tych drogach zużyto 70.000 ton stali. Koszt 1 km takiej autostrady dwukierunkowej, przedzielonej pasem zieleni, wynosi ok. RM ½ miljn. Obliczono, że przy budowie 30% oszczędza się na zasiłkach dla bezrobotnych, 30% wraca do Skarbu w postaci różnych świadczeń, a tylko 40% wydaje Skarb efektywnie.

Główną zasadą przy budowie tych dróg jest zakaz budowania we własnym zakresie lub gospodarczym sposobem. Chodziło o to, by dać pracę także całemu szeregowi przedsiębiorstw, od dłuższego czasu cierpiących zastój.

Poza temi 400 km nowowybudowanych autostrad posiada Rzesza 40.821 km szos państwowych, 83.148 km dróg krajowych I klasy i 87.014 km dróg krajowych II klasy — razem 210.983 km dróg bitych. Utrzymanie tych dróg kosztowało w roku 1934/35 okrągło RM 960 miljn.

Przy budowie autostrad było w 1935 r. przeciętnie zatrudnionych 100.000 robotników, a w przemysłach pokrewnych — 150.000.

Ogólna wartość niemieckiej produkcji samochodowej wynosiła w 1932 r. ok. RM 300 miljn., a w 1934 r. osiągnęła kwotę przeszło RM 1 miljd.

Jeżeli przyjrzymy się podanej poniżej tabeli, ilustrującej stan pojazdów mechanicznych w Rzeszy Niemieckiej, to widzimy, że z ilości 2,157.811 sztuk motocykle stanowią ok. 50%, a mianowicie 1,053.556 sztuk; dalej widzimy, że przeciętny automobilista niemiecki jest jednak biedakiem, posiadającym mały samochód o silniku małolitrażowym, gdyż 34% samochodów osobowych — to samochody o silniku pojemności 1.000—1.500 ccm. Świadczy to o ogromnej popularyzacji automobilizmu i budowę dobrych dróg czyni koniecznością, gdyż taki mały samochód o słabym silniku nie może wytrzymać złej drogi na dłuższy okres pracy.

W tabeli tej ciekawa jest też pozycja: ciągniki. Jest ich w Niemczech obecnie 36.079, i używanie ich jest przez Rząd bardzo popierane. Nic dziwnego, gdyż stanowią one materjał dla ok. 10.000 zmotoryzowanych bateryj.

Ciekawe są też dane co do zużycia paliwa w Niemczech. W 1932 r. posiadały Niemcy 1,633.297 pojazdów, a w 1935 r. — 2,157.811, a jednak w 1932 r. zużyto 1.4 miljn. t paliwa, a w 1935 r. — tylko 1.92 miljn. t. Świadczy to o relatywnem zmniejszeniu przebiegu przeciętnego i o zmniejszeniu pojemności silników.

Statystyka pojazdów mechanicznych w Rzeszy Niemieckiej

Rodzaj	1934 sztuk	1934 %	1935 sztuk	1935 %	Zmiany w 1935 r. sztuk	1934 r.= 100
Motocykle . . .	983.994	100.0	1,053.556	100.0	+ 69.562	107.1
do 200 ccm	542.786	55.2	605.644	57.5	+ 62.797	111.6
200—350 „	186.786	19.0	185.528	17.6	— 1.258	99.3
350—500 „	201.822	20.5	207.843	19.7	+ 6.021	103.0
ponad 500 „	52.539	5.3	54.541	5.2	+ 2.002	103.8
Samochody osobowe (z autobusami)	674.523		800.444	100.0	+125.921	118.7
Samochody osobowe (bez autobusów) . . .	661.633	100.0	786.500	100.0	+124.867	118.9
do 1.000 ccm	112.899	17.1	158.559	20.2	+ 45.660	140.4
1.000—1.500 „	206.577	31.2	269.165	34.2	+ 62.588	130.3
1.500—2.000 „	152.443	23.0	173.882	22.1	+ 21.439	114.1
2.000—2.500 „	43.156	6.5	42.347	5.4	— 809	98.1
2.500—3.000 „	68.178	10.3	63.785	8.1	— 4.393	93.6
3.000—4.000 „	60.035	9.1	60.735	7.7	+ 700	101.2
ponad 4.000 „	18.345	2.8	18.027	2.3	— 318	98.3
Samochody ciężarowe . .	191.715	100.0	241.384	100.0	+ 49.669	125.9
wagi wł. 1.000 kg	27.337	14.3	65.932	27.3	+ 38.595	241.2
„ 1.000—2.000 „	84.534	44.1	86.806	36.0	+ 2.272	102.7
„ 2.000—3.000 „	32.814	17.1	38.881	16.1	+ 6.067	118.5
„ 3.000—4.000 „	15.927	8.3	17.447	7.2	+ 1.520	109.5
„ 4.000—5.500 „	15.830	8.3	15.493	6.3	— 337	97.9
„ ponad 5.500 „	11.973	6.2	13.489	5.6	+ 1.516	112.7
Ciągniki (traktory) . . .	31.970	100.0	36.079	100.0	+ 4.109	112.9
wagi wł. do 2.500 kg . .	14.729	48.5	15.662	45.1	+ 933	106.3
„ 2.500—5.000 „ . .	14.928	49.1	17.951	51.7	+ 3.023	120.3
„ ponad 5.000 „ . .	723	2.4	1.094	3.2	+ 371	151.3
Pojazdy mechaniczne ogółem	1,887.632		2,157.811		+270.179	

Problem paliwa jest bolączką Niemiec. Niemając własnych pokładów ropy, muszą one sprowadzać z zagranicy całe prawie zapotrzebowanie smarów i ok. 1.1 miljn. t. benzyny. I na tem polu postęp jest duży. Propaguje się i finansuje poszukiwanie źródeł w kraju (Hanower, Baden, Harc, Bawarja) — tak, że w 1935 r. wydobycie ropy wynosiło w Niemczech ok. 40 tys. t. Pozatem wytwarza się paliwo syntetycznie. ,,Leuna-Werke" mają instalację na przeróbkę 100 wagonów węgla dziennie na sztuczną benzynę drogą uwodorniania węgla, przyczem cena tej sztucznej benzyny nie bardzo już odbiega od rynkowej, a czynione są dalsze próby wytwarzania benzyny syntetycznej z węgla brunatnego według patentu Prof. Fischera.

Konstruktorzy niemieccy pracują nad udoskonaleniem silników ropnych oraz silników, zużywających do napędu węgiel drzewny i drzewo. Cały szereg ciężarówek chodzi na gazach ziemnych, wożonych na samochodzie w stalowych butlach. Na ostatnim salonie berlińskim wystawione były pneumatyki i inne wyroby gumowe z kauczuku syntetycznego, który podobno nawet pod pewnemi względami przewyższa kauczuk naturalny.

Taki jest stan motoryzacji w Niemczech. Kraj, nieposiadający złota, paliwa, kolorowych metali i kauczuku, w ciągu 3 lat pobił pod względem tempa motoryzacji wszystkie inne kraje i zaczyna być już na rynkach obcych groźnym konkurentem Francji, Anglji i Stanów Zjedn.

Drugi nasz sąsiad — Związek Socjalistycznych Republik Rad — wziął się także poważnie do motoryzacji w ramach piatiletki 1933—1937. Do roku 1928 posiadała Rosja, państwo o powierzchni 4.7 miljn. km², zaledwie 32.000 km bitych dróg. W roku tym stworzono towarzystwo ,,Autodoroga", którego celem jest rozbudowa dróg samochodowych. W okresie pierwszej piatiletki inwestowano w drogi ponad 2 biljony rubli i zbudowano 93.000 km nowych dróg bitych. W 1932 r. wybudowano dalszych 35.000 km dróg samochodowych, w 1933 r. — dalsze 27.000 km. W tym samym czasie ulepszono ok. 180.000 km dróg bocznych. W okresie drugiej piatiletki 1933—1937 ilość nowych dróg samochodowych ma być potrojona.

W 1929 r. utworzono ,,Trust Transportowy" dla przewozów samochodowych. Liczba linij autobusowych wzrosła z 265 w 1928 r. do 582 w 1932 r. Trust ten przewiózł w 1933 r. ponad 16 miljn. t towarów i ponad 4.6 miljn. pasażerów.

Z S. R. R. posiadał w 1928 r. 18.700

sztuk samochodów, a więc mniej niż Polska w tym samym czasie. W 1933 r. liczba ta wzrosła do 126.900 sztuk. W 1935 r. było w Z. S. R. R. zarejestrowanych 179.500 samochodów, z czego 37.600 samochodów osobowych, 137.100 ciężarówek i 4.800 autobusów.

W 1936 r. projektowane jest podwojenie produkcji fabryk samochodowych. Fabryka w Gorkij (Niżni Nowgorod), budująca samochody oparte na zasadach Forda, ma budować 60.000 samochodów rocznie (w 1934 r. budowała 27.000 sztuk półrocznie), zakłady Stalin w Moskwie mają budować nowe samochody 7-osobowe w ilości 4.000 sztuk w 1936 r. i 75.000 sztuk w 1937 r. W tym samym roku ma fabryka w Gorkij budować już 160.000 sztuk. Na końcu piatiletki ma cały przemysł samochodowy Z. S. R. R. produkować rocznie ok. 630.000 jednostek, z czego fabryka w Gorkij 300.000, zakłady „Stalin" w Moskwie 80.000, fabryka w Jarosławiu 25.000 sztuk samochodów ciężarowych, nowobudowana fabryka w Kujbyszewie (Samara) 25.000 sztuk samochodów ciężarowych 5- i 8-tonnowych, fabryka w Stalingradzie 100.000 sztuk samochodów 3-tonnowych i fabryka w zachodniej Syberji także 100.000 sztuk samochodów ciężarowych 3-tonnowych.

W każdym razie według źródeł amerykańskich w 1936 r. będzie w Z. S. R. R. ponad 245.000 samochodów, z czego 44.100 samochodów osobowych i 201.500 ciężarówek i autobusów.

Z. S. R. R. propaguje też studja nad syntetycznym kauczukiem i paliwem i podobno otrzymano już zadowalające wyniki.

A nasi biedniejsi sąsiedzi?

W Rumunji było w 1935 r. 21.485 samochodów osobowych, 6.811 ciężarówek, 2.605 autobusów i 2.677 motocykli. Ilość sprzedanej benzyny wzrosła z 67.000 t w 1934 r. na 75.000 t w 1935 r. Przewidziany jest spadek ilości samochodów w 1936 r. o ok. 8%. W 1934 r. sprzedano ok. 2.100 nowych samochodów, w 1935 r. — ok. 2.150.

W Litwie było w 1935 r. — 1.326 samochodów osobowych, 476 ciężarówek, 282 autobusy i 1.227 motocykli.

W Czechosłowacji było w 1934 r. — 107.000 samochodów, z czego 79.000 samochodów osobowych i autobusów i 28.000 ciężarówek. Liczba ta wzrosła w 1935 r. do 117.000 samochodów, z czego 88.000 samochodów osobowych i autobusów oraz 29.000 samochodów ciężarowych. Liczba motocykli spadła z 45.700 w 1934 r. do 44.000 w 1935 r.

Czechosłowacja dba bardzo o swoje drogi i ulepsza nawierzchnie według planu, z którego większa część już została wykonana.

Na Węgrzech liczba samochodów spadła z 16.000 w 1934 r. na 13.000 w 1935 r. W liczbie tej było w 1934 r. — 12.000 samochodów osobowych i autobusów oraz 4.000 ciężarówek, a w 1935 r. — 10.000 samochodów osobowych i 3.000 samochodów ciężarowych. Motocykli było w 1934 r. 8.206, a w 1935 r. — 8.885.

Węgry posiadają tylko paręset kilometrów dróg o ulepszonej nawierzchni.

Dla porównania podam jeszcze parę liczb z krajów, z nami niesąsiadujących:

Kraj	Rok	Samochody osobowe	Ciężarówki	Autobusy	Motocykle
Austrja	1934	23.632	15.301	2.348	52.552
"	1935	26.810	15.673	2.458	55.809
Jugosławja	1935	7.150	2.525	725	2.850
Włochy	1934	257.212	94.090	9.472	125.320
"	1935	277.841	104.407	9.461	144.542

Jak widzimy z powyższych danych, ilość samochodów w danym kraju zależy przedewszystkiem od stopnia uprzemysłowienia i od sieci dróg.

Na 100 km² wypadało samochodów w 1935 r.:

Anglja	712
Francja	343
Niemcy	222
Włochy	121
Czechosłowacja	83
Austrja	48
Węgry	14
Rumunja	10
Polska	6
Litwa	4
Z. S. R. R.	0.9

Porównując nasz stan samochodów ze stanem w innych krajach o podobnej strukturze gospodarczej powinniśmy mieć samochodów:

Według skali:

Rumunji	41.666
Węgier	58.333
Austrji	200.000

Widzimy, że sąsiedzi starają się swoje kraje zmotoryzować, tem bardziej, że własny przemysł samochodowy wpływa nader dodatnio na życie gospodarcze. Jak wynika ze statystyki francuskiej za 1933 r. — przy stanie 1,890.000 samochodów utrzymywało się we Francji bezpośrednio z automobilizmu 1,600.000 osób. Także i bez własnego przemysłu zwiększona ilość samochodów daje zatrudnienie całemu szeregowi pracowników w przemyśle pomocniczym, warsztatach, garażach, składach i t. p. oraz przysparza Skarbo-

wi Państwa dochodów w postaci rozmaitych podatków i świadczeń.

Dlatego też każdy kraj winien dążyć do rozwoju motoryzacji w sposób w danych warunkach najkorzystniejszy, a więc albo drogą popierania własnego przemysłu, jak to czynią Niemcy i Z. S. R. R., albo też drogą racjonalnie postawionych montowni — wzorem Danji, gdyż przy małym zbycie wewnętrznym i niemożności eksportu przemysł samochodowy zawsze będzie trudno-opłacalny, a istnienie jego można wtedy usprawiedliwić przedewszystkiem względami na obronność kraju."

ZAGRANICA

Sytuacja rynkowa zagranicą

Mimo przeciwdziałania przetwórczość rafineryjna w drugiej połowie maja b. r. nietylko nie zmalała, ale znacznie wzrosła. Utrudniało to skuteczne zwalczanie tendencyj zniżkowych. W tygodniu ubiegającym 23. V. b. r. — produkcja surowca podniosła się i osiągnęła rekordowy poziom — 3,007.150 baryłek. Dostawy do rafineryj były wyższe w tym czasie o 55.000 baryłek dziennie i wynosiły 2,975.000 baryłek. Także i ten poziom osiągnięto poraz pierwszy. Mimo to, zapasy rafineryjne benzyny spadły w ciągu powyższego tygodnia o 475.000 baryłek. Natomiast ogólne zapasy, wynoszące w poprzednim tygodniu 72,490.000 baryłek, nie uległy zmianie, a zapasy oleju pędnego i gazowego nawet wzrosły. Powyższy stan rzeczy stanowił bardzo poważne niebezpieczeństwo. To też w Stanie Teksas poczyniono pewne zarządzenia ograniczające produkcję. Dała się zauważyć również skłonność do przystosowania produkcji do granic zapotrzebowania — dobrowolnie.

Na rynkach Mid Continent'u nie zaszły, w porównaniu z poprzednim tygodniem, żadne większe zmiany. Jedynie benzyna 63/67 oct. spadła o $^{1}/_{8}$ ct. na gallonie. Ceny nafty, mimo tendencji zniżkowej, nie uległy zmianie. Cena oleju pędnego utrzymała się na poprzednim poziomie.

Na rynkach Golfu, pomimo nieznacznego wzrostu zapotrzebowania w owym czasie, sprzedaż pozostała niezmieniona. Zniżkowała jedynie nafta „prime-white" z $3^{7}/_{8}$ na 3¾ ct. za gallon.

Cena benzyny na rynkach rumuńskich objawiała w omawianym tygodniu silniejszą tendencję, podczas gdy ceny innych produktów nie wykazywały żadnych zmian.

Stan nerwowości, który charakteryzował w poprzednich tygodniach amerykańskie rynki naftowe, ustąpił miejsca pewnemu uspokojeniu. Zmiana ta nastąpiła niewątpliwie pod wpływem wzrostu zapotrzebowania, jednakowoż do polepszenia nastrojów przyczyniły się w stopniu decydującym dane statystyczne. W tygodniu kończącym się 30. V. b. r. — zapasy benzyny spadły o 1,380.000 baryłek i wynosiły w końcu tygodnia 71,110.000 baryłek. Spadła również produkcja surowca o 63.200 baryłek, a dostawy do rafineryj o 40.000 baryłek dziennie.

Przewidywane zapotrzebowanie na czerwiec b. r. wskazywało na konieczność ograniczeń. Wewnętrzne zużycie benzyny w czerwcu b. r. przewidywano na 42,690.000 baryłek, t. j. o 9% więcej niż wynosiło spożycie w tym samym miesiącu ub. r. Całkowite zaś zapotrzebowanie, łącznie z eksportem, przyjęto na 44,740.000 baryłek. Wywnioskowano, że na pokrycie tego zapotrzebowania, o ile się użyje z zapasów na ten cel około 4,000.000 baryłek — wystarczy w zupełności przeciętna dzienna produkcja 2,838.300 baryłek.

Na rynkach Mid Continent'u, pomimo niezłych naogół warunków, zaszły w tym czasie pewne zmiany w cenach. Zniżkowała nieco benzyna 62 oct. i 68/70 oct, ta ostatnia o $^{1}/_{8}$ ct. na gallonie. Utrzymała się cena benzyny 63—68 oct. Pod wpływem zmniejszonego zapotrzebowania — spadła w cenie nafta o $^{1}/_{8}$ ct. na gallonie. Pozostałe ceny nie uległy zmianie.

Na rynkach Golfu wzrosło w odnośnym tygodniu zapotrzebowanie. Jednakowoż ilość transakcyj była nieznaczna.

Na rynkach rumuńskich panowała naogół sytuacja niepewna. Ceny ulegały ustawicznym zmianom. Przeciętna dzienna produkcja rumuńska wzrosła w powyższym okresie do ca 25.000 t.

W tygodniu tym nastąpiło zatem ponowne polepszenie na rynkach amerykańskich. W Luizianie objawiła się skłonność do ograniczenia produkcji. W znacznej części szybów Rodessy zmniejszono produkcję z 350 na 275 baryłek dziennie. W tygodniu kończącym się 6. VI. b. r. nadprodukcja Luiziany wynosiła 50.750 baryłek dziennie, podczas gdy w poprzednich tygodniach około 66.000.

W Kalifornji Shell Oil Co ukończył wiercenie nowego szybu, osiągając początkową produkcję przeszło 1.000 baryłek dziennie. Odkrycie to nie wywrze wpływu na sytuację rynkową, ale ma duże znaczenie dla Kalifornji, gdzie od dawna już nic nowego nie odnaleziono.

Po zastosowaniu ponownie zmienionego sposobu ustalania zapasów, rafineryjne zapasy benzyny zmniejszyły się w tygodniu kończącym się 6. VI. b. r. z 41,921.000 na 40,947.000 baryłek, zaś ogólne z 70,974.000 na 70,639.000. Wobec wzrostu dostaw do rafineryj z 2,935.000 na 2,950.000 baryłek, podniosły się ponownie zapasy oleju pędnego i gazowego z 102,188.000 na 102,904.000 baryłek.

Na rynkach Mid Continent'u nie zanotowano w tym czasie żadnych zmian. Sytuacja przedstawiała się znacznie pomyślniej, zwłaszcza pod względem

cen. Ceny benzyny nie zmieniły się. Cena nafty utrzymała się na poprzednim poziomie, mimo małego zapotrzebowania. Na rynkach smarów sytuacja kształtowała się zupełnie zadawalająco.

Na rynkach Golfu transakcje były nieznaczne, ceny jednak nie uległy zmianom.

Na rynkach rumuńskich nastąpiło pogorszenie. Ceny w większości spadły. Wyjątek stanowiła cena benzyny ciężkiej, cieszącej się dużym popytem.

W tygodniu następnym poprawa sytuacji nie posunęła się naprzód. Przeciętna dzienna produkcja ropy przewyższała produkcję z poprzedniego tygodnia o 35.950 baryłek i wynosiła 2,971.400 baryłek. Wzrosły również dzienne dostawy do rafineryj o 25.000 baryłek, tak że wynosiły 2,975.000 baryłek. Wskutek tego wzrosły zapasy benzyny o 29.000 baryłek. Ogółem zapasy te wynosiły 70,668.000 baryłek.

W okresie obejmującym miesiące styczeń — kwiecień b. r. zużyto benzyny 134,324.000 baryłek, zaś w tym samym czasie w roku ub. — 122,567.000, t. j. o 7—9,7% mniej niż w r. b. Wyeksportowano w tym czasie w r. b. 8,387.000 baryłek, podczas gdy w roku ub. — 7,434.000. Łącznie zatem zapotrzebowanie wewnętrzne wraz z eksportem, wynosiło w pierwszych czterech miesiącach b. r. 142,711.000 baryłek, podczas gdy w odnośnym czasie w r. ub. — 130,001.000 baryłek. Wytworzono zaś benzyny w powyższych miesiącach r. 1935 — 142,038.000 baryłek, a w r. b. — 159,976.000 baryłek.

Ceny benzyny na rynkach Mid Continent'u utrzymywały się na poprzednim poziomie. Zapotrzebowanie przedstawiało się nadal zadawalniająco. Spadła cena nafty 41/43 „water-white" o $^{1}/_{8}$ ct. na gallonie. Popyt na olej pędny w dalszym ciągu słaby. Ceny pozostałych produktów nie uległy w omawianym tygodniu zmianom.

Na rynkach Golfu ceny nie wykazywały żadnych zmian, z wyjątkiem ceny olejów przeznaczonych do magazynowania. Cena ich podniosła się w tygodniu kończącym się 13. VI. b. r. — o 5 ct. na baryłce. Pomyślnie kształtowała się sytuacja dla olejów smarowych na rynku eksportowym w Nowym Jorku.

Na rynkach rumuńskich zniżkowała cena benzyny lekkiej z 55/— sh na 53/6 sh za tonnę. Podniosła się natomiast cena benzyny ciężkiej o 1/— sh na tonnie, pod wpływem zwiększonego zapotrzebowania i zmniejszających się zapasów. W kwietniu b. r. wywiozła Rumunja 585.882 tonn, podczas gdy w kwietniu ub. r. — 573.120 tonn. Produkcja w powyższym tygodniu wzrosła do 26.500 t dziennie. Wpłynęło na to osłabienie cen surowca.

W okresie do końca września, zapotrzebowanie na benzynę jest zwykle najwyższe. Prawdopodobnie w roku bieżącym będzie znacznie wyższe niż w roku 1935. W tym wypadku, o ile uda się zmniejszyć produkcję i dostawy do rafineryj, to będzie można oczekiwać normalnego, albo nawet większego zmalenia zapasów. W każdym bądź razie panuje ogólne przekonanie, że jeszcze przed rozpoczęciem sezonu jesiennego zapasy benzyny powinny się zmniejszać o 100.000 do 150.000 baryłek dziennie. Inaczej stan zapasów może się odbić ujemnie na cenach.

W tygodniu kończącym się 20. VI. b. r. spadły zapasy benzyny w rafinerjach z 41,280.000 na 40,273.000 baryłek. Ogólne zapasy benzyny spadły z 70,668.000 na 69,214.000 baryłek. Dzienne dostawy do rafineryj obniżyły się zaledwie o 25.000 baryłek i wynosiły 2,950.000 baryłek. Produkcja surowca spadła w tym samym czasie zaledwie o 8.000 baryłek dziennie i wynosiła 2,963.000 baryłek dziennie. Zapasy surowca obniżyły się w tygodniu poprzednim na 312,543.000 baryłek.

Na rynkach Mid Continent'u ceny pod wpływem wzrastającego zapotrzebowania — utrzymywały się na poprzednim poziomie. Cena nafty objawiała tendencję zniżkową.

Na rynkach Golfu cena ciężkiej benzyny była bardzo niska. Benzyna lotnicza, 73 oct. C. F. R., spadła w cenie z 9.63 na 9.50 ct. za gallon. W cenach innych produktów nie zaszły żadne zmiany.

Na rynkach rumuńskich panowała tendencja zniżkowa dla wszystkich produktów z wyjątkiem benzyny ciężkiej, która nieco zwyżkowała. Produkcja ropy rumuńskiej wynosiła w maju b. r. 760.000 tonn, w kwietniu b. r. — 716.000 tonn.

Z końcem czerwca b. r. produkcja surowca Stanów Zjednoczonych utrzymywała się w racjonalnych granicach. Ze strony przemysłu rafineryjnego widoczne były usiłowania dostosowania swej aktywności do rzeczywistego zapotrzebowania rynkowego. Rezultatem tego, a także i wzmożonego zapotrzebowania — było ponowne zmniejszenie się zapasów.

Sytuacja na amerykańskich rynkach eksportowych nie kształtowała się zbyt pomyślnie, wskutek zmniejszonego zapotrzebowania zagranicznego. Jednakowoż w ciągu ostatniego roku uległa znacznej poprawie, pod wpływem wzrostu zapotrzebowania znacznej części krajów europejskich. W pierwszym kwartale b. r. notowania cen eksportowych benzyny — były wysokie. W następnych jednakowoż miesiącach ceny te spadały, wobec malejącego zapotrzebowania.

Tydzień ubiegający 27. VI. b. r. przyniósł wzrost przeciętnej dziennej produkcji ropy do 2,929.150 baryłek, t. j. o 5.750 baryłek. Równocześnie spadły dzienne dostawy do rafineryj o 20.000 baryłek, t. j. na 2,930.000 baryłek. W tym samym czasie obniżył się ogólny stan zapasów benzyny o 773.000 baryłek i wynosił 68,441.000 baryłek.

Zapasy benzyny zmalały w okresie od 28 maja do 27 czerwca b. r. ogółem o 4,051.000 baryłek. Tak więc zainicjowane przez Biuro Górnicze zmniejszenie zapasów w ciągu czerwca b. r. — stało się faktem dokonanym.

Na rynkach Mid Continent'u sezonowe pogorszenie się zbytu nafty i olejów palnych — zrównoważone zostało przez wzrost zapotrzebowania na benzynę.

W przeciwieństwie do pomyślnego kształtowania się sytuacji na rynkach wewnętrznych — w eksporcie amerykańskim panowała w odnośnym tygodniu nadal sytuacja niepewna. Ceny gorszych ga-

tunków nafty, oraz olejów pędnego i gazowego, które dotychczas nie wykazywały zmian, okazywały tendencję do zniżki.

Sytuacja na rynkach rumuńskich kształtowała się w tym samym czasie nadal niepewnie. Ceny naogół zniżkowały. Benzynę lekką notowano po 52/6 sh za tonnę, podczas gdy w tygodniu poprzednim — 53/— sh. Spadła również w cenie benzyna ciężka z 43/6 na 42/6 sh za tonnę. Nafta zniżkowała o 1/— sh na tonnie. Wyjątek stanowił, lekko zwyżkujący, olej pędny. Przeciętna dzienna produkcja w omawianym tygodniu wynosiła w Rumunji 25.000 tonn. W połowie czerwca b. r. — 26.500 t.

W ostatnich dniach czerwca b. r. i pierwszych lipca b. r. spożycie benzyny wzrosło w Stanach Zjednoczonych tak znacznie, że zmieniło gruntownie sytuację rynkową. Zapasy utraciły całkowicie wpływ na ceny. Minął również chwilowy wzrost produkcji.

W tygodniu od 27. VI. — 4. VII. b. r. produkcja surowca spadła o 76.850 baryłek dziennie i wynosiła 2,892.300 baryłek, t. j. o 24.000 baryłek mniej od przewidzianej przez Biuro Górnicze.

W ciągu ostatniego półtora miesiąca produkcja ropy zmniejszyła się o 115.812 baryłek dziennie. Dostawy do rafineryj wynosiły w powyższym tygodniu 2,855.000 baryłek dziennie, były zatem o 120.000 baryłek dziennie mniejsze, niż w połowie czerwca b. r. Zapasy rafineryjne benzyny spadły w tym czasie o 1,153.000 baryłek i wynosiły 38,351.000 baryłek. Ogólne zapasy benzyny spadły o 1,401.000 baryłek, t. j. na 67,040.000 baryłek. Zapas surowca obniżył się w ciągu tygodnia kończącego się 27. VI. b. r. o 1,595.000 baryłek i wynosił wówczas 310,749.000 baryłek, t. j. o 4,732.000 baryłek mniej, niż w połowie maja b. r.

Pod wpływem tych zmian poprawiła się znacznie sytuacja na rynkach Mid Continent'u. Benzyna lekka, U. S. Motor 62 oct., zwyżkowała o 0.06 ct. na gallonie. Ustaliły się ceny benzyny. Ceny nafty i oleju pędnego były nadal słabe. Zupełnie zadawalniająco kształtowało się zapotrzebowanie smarowe zarówno wewnątrz kraju jak i w eksporcie. Jednakowoż ceny ich nie uległy zmianie.

Niskie ceny na rynkach Golfu, przyciągnęły nieco kupujących. Sprzedaże jednak przeprowadzane były poniżej notowań. Wobec rozbudowy przemysłu rafineryjnego w poszczególnych krajach — podstawowym artykułem eksportowym Stanów stała się ropa naftowa. Niedawne notowania cen ropy w Zachodnim Teksasie były następujące: 1.21 dol. za gat. 33—33.9 i 1.35 dol. za gat. 40 i wyższe.

Na rynkach rumuńskich ceny w tygodniu, który minął 4. VII. b. r. ponownie zniżkowały. Wskutek znacznych dostaw do rafineryj podaż wzrosła, podczas gdy popyt był nadal minimalny zwłaszcza na olej pędny.

W tygodniu następnym obserwowano dalszą poprawę sytuacji na rynkach amerykańskich. Dominowało zapotrzebowanie na benzynę, wzrastające we wszystkich częściach Ameryki. Wpłynęła na to znaczna sprzedaż nowych samochodów.

Wzrost popytu wysunął na czoło kwestję cen. Nieliczne rafinerje, które ograniczyły przetwórczość, zamierzały podnieść ceny. Jednakowoż znaczna większość rafineryj uznała, że wobec stanu zapasów za wcześnie jeszcze na zwyżkę cen.

W odnośnym tygodniu, który upłynął 11. VII. b. r. produkcja surowca wzrosła ponownie. Przeciętne dzienne wydobycie, wynoszące 2,947.700 baryłek, przewyższało o 30.500 baryłek wydobycie określone na lipiec b. r. W Stanach Oklahoma Kansas i Teksas, produkcja ropy była niższa od najwyższego dopuszczalnego poziomu, natomiast nadprodukcję miały Stany Luiziana i Kalifornja.

Przetwórczość rafineryjna podniosła się, w porównaniu z tygodniem poprzednim, o 25.000 baryłek dziennie. Była jednakowoż przystosowana w zupełności do faktycznego zapotrzebowania.

Ogólne zapasy benzyny wynosiły w powyższym tygodniu 66,646.000 baryłek. Zapasy oleju gazowego i pędnego wzrosły ponownie i wynosiły 105,790.000 baryłek, podczas gdy w poprzednim tygodniu — 104,895.000 baryłek.

Ceny na rynkach Mid Continent'u, mimo ożywienia, nie wykazywały żadnych większych zmian. Na targu nafty w dalszym ciągu panowało osłabienie. Wzrósł natomiast nieco popyt na olej gazowy. W ślad za zwyżką zużycia benzyny wzmogła się sprzedaż olejów smarowych.

Na rynkach Golfu panował stan z poprzedniego tygodnia. Ceny, z wyjątkiem oleju pędnego, nie uległy zmianie. Podrożał olej pędny gat. „C" na 0.85 dol. za baryłkę.

Zniesienie sankcyj przeciwwłoskich wpłynęło dodatnio na rynek rumuński. Ceny nieco się poprawiły. Ogólny eksport rumuński wynosił w maju b. r. 662.960 t, w kwietniu b. r. 585.882 t, gdy natomiast w maju ub. r. — 752.679 t. Ropy w pierwszym kwartale b. r. wydobyto tam o 200.000 t mniej, niż w tym samym czasie w r. 1935, kiedy to wyprodukowano jej 4,161.520 t.

Następny kolejny tydzień, kończący się 18. VII. b. r. odznaczał się znacznie zwiększoną aktywnością zarówno w produkcji surowca jak i dostawach do rafineryj. Produkcja ropy wzrosła w porównaniu z poprzednim tygodniem, o 30.650 baryłek i wynosiła 2,978.350 baryłek dziennie. Określony na lipiec b. r. kontyngent dziennej produkcji przekroczony został o 61.150 baryłek. Nadwyżka ta dzieli się głównie pomiędzy Stany Luiziana — 41.500 baryłek, i Kalifornja — 33.100 baryłek. Częściowo nadmiar produkcji w tych Stanach zrównoważony został przez jej niedobór w innych Stanach.

Produkcja Luiziany przekracza już od szeregu miesięcy wyznaczone kontyngenty. Gubernator tego Stanu podpisał niedawno ustawę wydaną w celu ochrony rezerw ropy i gazów przed nadmierną eksploatacją. Specjalna komisja zajmuje się ustalaniem maksymalnych granic produkcji surowca i wytwórczości rafineryjnej.

W ciągu dotyczącego tygodnia wzrosły dostawy do rafineryj o 55.000 baryłek, osiągając wysokość 2,925.000 baryłek. W tym samym czasie rafineryjne zapasy benzyny spadły o 487.000 baryłek. Ogólne zapasy benzyny obniżyły się o 512.000 baryłek. Zapasy te wynosiły 66,132.000 baryłek.

Wzmożona przeróbka w rafinerjach doprowadziła do powiększenia zapasów oleju pędnego i gazowego o 1,209.000 baryłek, t. j. na 106,999.000 baryłek.

Popyt na benzynę osiągnął w tym czasie wysokość rekordową, przewyższając zapotrzebowanie zeszłoroczne o 10%. Wzrost ten nastąpił wskutek dużych sprzedaży nowych samochodów. W pierwszem półroczu b. r. sprzedano ich 1,963.422, podczas gdy w tem samem półroczu ub. r.—1,535.771.

Na rynkach Mid Continent'u nastąpiło znaczne ożywienie w transakcjach. Ceny jednakowoż nie uległy zadnej zmianie. Zwyżkowała jedynie benzyna naturalna, potaniała zaś nafta świetlna o $^1/_8$ ct. na gallonie.

Na rynkach Golfu nie zaszły żadne zmiany.

Na rynkach rumuńskich, po krótkotrwałej poprawie w poprzednim tygodniu, nastąpiło pogorszenie. Jedynie ceny benzyny ciężkiej i nafty wykazywały tendencję mocniejszą. Wobec słabego zapotrzebowania poczęły wzrastać zapasy.

W drugiej połowie czerwca, w lipcu i pierwszych dniach sierpnia b. r. ceny rumuńskie kształtowały się następująco w sh złotych fob Constanza:

18. VI. — benzyna lekka 53/6 sh, benzyna ciężka 42/— sh, nafta 22/6 sh, olej gazowy 24/6 sh, — za tonnę.

25. VI. — benzyna lekka 53/— sh, benzyna ciężka 43/6 sh, nafta 22/— sh, olej gazowy 25/6 sh — za tonnę.

2. VII. — benzyna lekka 52/6 sh, benzyna ciężka 42/6 sh, nafta 22/— sh, olej gazowy 25/— sh — za tonnę.

9. VII. — benzyna lekka 51/— sh, benzyna ciężka 42/— sh, nafta 22/— sh, olej gazowy 24/6 sh — za tonnę.

16. VII. — benzyna lekka 50/3 sh, benzyna ciężka 42/3 sh, nafta 23/6 sh, olej gazowy 24/6 sh — za tonnę.

23. VII. — benzyna lekka 51/— sh, benzyna ciężka 42/6 sh, nafta 24/6 sh, olej gazowy 24/6 sh — za tonnę.

30. VII. — benzyna lekka 50/6 sh, benzyna ciężka 43/— sh, nafta 24/— sh, olej gazowy 23/6 sh — za tonnę.

6. VIII. — benzyna lekka 51/6 sh, benzyna ciężka 43/6 sh, nafta 23/3 sh, olej gazowy 24/— sh — za tonnę.

Nowe rekordowe zapotrzebowanie benzyny w Stanach Zjednoczonych

W roku 1935 poraz pierwszy od roku 1930 wzrosła ekspedycja benzyny z rafineryj, tak do użytku wewnętrzno krajowego jak i na eksport.

Wedle danych Biura Górniczego ekspedycje z rafineryj w roku 1935 wynosiły 462,936.000 baryłek, podczas gdy w roku 1934 — 431,792.000 baryłek, t. j. o 6.4% mniej. Z tego zużyto wewnątrz kraju w roku 1935 — 432,556.000 baryłek, a w roku 1934 — 407,106.000 baryłek. W roku 1935 wywieziono 30,380.000 baryłek, a w roku 1934 — 24,686.000 baryłek.

W roku 1935 produkcja rafineryjna wynosiła 465,514.000 baryłek, podczas gdy w roku 1934 — 423,801.000 baryłek. W tym wypadku wzrost produkcji rafineryjnej był większy, niż wzrost zapotrzebowania. Rozwój produkcji i zapotrzebowania w ostatnich latach dokładnie ilustruje poniższe zestawienie:

Rok	Produkcja	Zapotrzebowanie wewnętrzne	Eksport	Razem
	w 1000 baryłek			
1930	440.728	394.800	65.575	460.375
1931	437.735	403.418	45.716	449.134
1932	399.712	373.900	35.438	409.338
1933	407.932	377.003	29.321	406.324
1934	423.801	407.106	24.686	431.492
1935	465.514	432.556	30.380	462.936

Charakterystyczną rzeczą jest to, że z początkiem roku 1935 eksport amerykański był mniejszy, niż w tym samym czasie w roku 1934. Znaczny jego wzrost nastąpił dopiero w okresie późniejszym, bo w ciągu drugiego półrocza. Od stycznia do czerwca 1935 r. Stany Zjednoczone wywiozły 12,797.000 baryłek produktów naftowych, podczas gdy w tym samym czasie roku 1934 — 13,117.000 baryłek. W drugiem zaś półroczu 1935 r. wywieziono 17,583.000 baryłek, podczas gdy w tym samym okresie roku 1934 — 11,569.000 baryłek. Poniższe zestawienie przedstawia eksport ze Stanów Zjednoczonych do poszczególnych państw (w 1.000 baryłek):

	1935a)	1934
Anglji	4.737	3.780
Francji	1.938	1.478
Hiszpanji	1.820	899
Szwecji	992	687
Japonji	637	1.078
Niemiec	627	303
Indyj Holender. Zach.	615	1.354
Italji	239	62

a) 11 miesięcy.

Wzrost amerykańskiego eksportu ropy i jej produktów

Wedle danych ogłoszonych przez Departament Handlowy, eksport surowca ze Stanów Zjednoczonych wyniósł w roku 1934 — 41,127.076 baryłek a w roku 1935 — 51,379.382 baryłek. Na drugiem miejscu po ropie znajduje się benzyna, której w roku 1934 wywieziono 20,295.316 baryłek, a w roku 1935 — 25,334.560 baryłek. Należy tu zwrócić uwagę na 5-miljonowy wzrost eksportu benzyny, zwłaszcza, że począwszy od roku 1930 stale się on zmniejszał, tak, że w roku 1934 wynosił zaledwie 1/3 poziomu z roku 1930. Eksport oleju gazowego wzrósł z 13,398.399 baryłek w roku 1934 na 14,672.420 baryłek w roku 1935. Eksport olejów smarowych uległ minimalnemu zwiększeniu i wynosił w roku 1935 — 8.3 miljona baryłek. Z drugiej strony zaś zmniejszył się eksport olejów pędnych z 12,578.752 baryłek w roku 1934 na 11,337.400 baryłek w roku 1935. Znaczne zmiany zaszły w eksporcie nafty, który w roku 1934 wynosił 8,539.284

baryłek, natomiast w roku 1935 zaledwie 5,508.978 baryłek.

Poniższe zestawienie przedstawia nam eksport w roku 1935 w porównaniu z rokiem 1934.

	1935	1934	Różnica w %
Ropa	51,379.382	41,127.076	+ 24.9
Benzyna	25,334.560	20,295.316	+ 24.8
Benzyna natur.	1,644.905	1,494.502	+ 10.1
Nafta	5,508.978	8,539.284	— 35.5
Smary	8,311.359	7,510.328	+ 10.7
Olej gazowy	14,672.420	13,398.399	+ 9.5
Mazut	11,337.400	12,578.752	— 9.9

Cyfry dotyczące eksportu benzyny odnoszą się jedynie do transportów morskich. Inną drogą wywieziono w roku 1935 1,389.831 baryłek benzyny (1934 — 1,270.339 baryłek), nafty — 924.635 baryłek (1934 — 1,074.568 baryłek).

Niemieckie zakupy w Rumunji.

Od chwili zawarcia umowy clearingowej Niemcy stały się jednym z najpoważniejszych klientów rumuńskiego przemysłu naftowego. W ciągu pierwszych czterech miesięcy b. r. rumuński eksport olejów mineralnych wynosił 2,020.463 tonn, w tym samym zaś okresie r. 1935 — 2,060.721 tonn. Z tego Niemcy zakupiły w r. 1935 — 183.092 tonn, a w r. b. — 313.583 tonn, czyli o 71.3% więcej niż poprzednio. Z drugiej zaś strony zakupy włoskie wynoszące w ciągu okresu styczeń—kwiecień 1935 r. — 384.838 tonn, zmniejszyły się w r. 1936 o 22.9% i wynosiły 296.851 tonn.

Podczas gdy ekspedycje produktów rumuńskiego przemysłu naftowego do Niemiec i Włoch uległy znaczniejszym zmianom, to zakupy Wielkiej Brytanji i Francji zmieniły się niewiele. Poniższe zestawienie daje nam cyfrowe zmiany, jakie zaszły w rumuńskim eksporcie olejów mineralnych:

	1936	1935	Różnica w %
Niemcy	313.583	183.092	+ 71.3
Włochy	296.851	384.838	— 22.9
Wielka Brytanja	264.910	250.757	+ 5.6
Francja	167.961	169.112	— 0.7
Austrja	90.050	76.128	+ 18.3
Egipt	87.934	189.026	— 53.5
Czechosłowacja	81.829	45.562	+ 79.8
Węgry	67.458	50.172	+ 34.4
Hiszpanja	23.907	108.163	— 77.9
Holandja	5.388	154.683	— 96.5

Zmiany te w znacznym stopniu zależne były przedewszystkiem od polityki gospodarczej. Jednym ze skutków tej polityki jest to, że sytuacja rumuńskiego przemysłu naftowego jest obecnie bardzo niepewna.

Wyraźny spadek sowieckiego eksportu produktów naftowych

W ciągu r. ub. spadek sowieckiego eksportu produktów naftowych był wyraźniejszy, niż kiedykolwiek dotychczas. Wedle oficjalnych danych statystycznych sowiecki eksport naftowy wynosił w roku 1935 — 3,334.096 tonn, podczas gdy w roku 1934 — 4,269.788 tonn, a w r. 1933 — 4,894.452 tonn. W porównaniu z eksportem w roku 1932, wynoszącym 6,106.001 tonn, eksport w r. ub. wykazuje zmniejszenie o 45.4%. Z poniższego zestawienia widać, że zmiany nastąpiły we wszystkich niemal produktach.

Sowiecki eksport olejów mineralnych (w tonnach)

	1935	1934	w %
Ropa	206.688	458.519	— 55.0
Benzyna	658.256	1,119.938	— 41.2
Nafta	416.203	435.573	— 4.5
Smary	307.904	304.323	+ 1.2
Olej Diesla	91.500	85.038	+ 7.6
Olej gazowy	516.066	565.533	— 8.7
Olej pędny	1,133.680	1,300.864	— 12.8
Inne oleje	3.799	—	—
Razem	3,334.096	4,269.788	— 21.9

Największa różnica zaznaczyła się w eksporcie benzyny, który w porównaniu z rokiem 1934, zmniejszył się o 41.2%, i wynosił w roku ub. zaledwie trzecią część eksportu z roku 1932, kiedy wyrażał się cyfrą 1,972.380 tonn. Duże też zmiany zauważyć można w eksporcie ropy i oleju pędnego. W mniejszym zaś stopniu zmienił się eksport nafty i oleju gazowego, a eksport smarów i oleju do motorów Diesla nawet nieco wzrósł.

Cyfry te dają doskonały obraz tego jak dalece Sowiety ograniczać muszą eksport, aby móc zaspokoić zapotrzebowanie wewnętrzne, które bezustannie niemal wzrasta. Jeżeli chodzi o kierunek wysyłki, to, z wyjątkiem eksportu do Niemiec, eksport do wszystkich innych państw uległ mniejszemu lub większemu ograniczeniu.

Sowiecki eksport olejów mineralnych do:

	1935	1934	w %
	t o n n		
Niemiec	489.220	458.630	+ 6.7
Francji	413.147	730.491	— 43.4
Anglji	328.217	452.793	— 27.5
Japonji	220.920	266.919	— 17.2
Italji	205.438	622.099	— 67.0
Hiszpanji	178.462	493.546	— 63.8
Szwecji	148.068	153.234	— 3.4
Belgji	119.262	148.144	— 19.5
Danji	100.606	158.348	— 37.5

Wzrost eksportu do Niemiec jest wynikiem umowy handlowej, która od kilku lat obowiązuje oba państwa. Rosja dostarcza między innemi znaczne ilości benzyny i oleju gazowego do „Benzol-Verband", do czego jest zobowiązana specjalnym kontraktem istniejącym już od dłuższego czasu. Zmiany eksportu do innych państw są bardzo różnorodne i są zależne od rosyjskich interesów gospodarczych.

WIADOMOŚCI PRAWNE

Podatek od nieruchomości. Przystępując do wymiaru podatku od nieruchomości — stosują miejscowe władze skarbowe zasadę, że o ile idzie o podatek od nieruchomości, to winien on być opłacany od całej powierzchni kopalnianej, bez względu na to czy jest ona zabudowana, czy też nie, a więc także od całej niezabudowanej części powierzchni. Jest to zasada zdaniem naszem błędna i nieusprawiedliwiona.

Wedle art. 1 (1) lit. A — dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 stycznia 1936 r. (Dz. U. R. P. z roku 1936 nr. 3, poz. 14) — podatkowi od nieruchomości w gminach miejskich podlegają wszelkiego rodzaju nieruchomości, z wyłączeniem gruntów niezabudowanych o powierzchni ponad 5.000 metrów kw., użytkowanych stale jako pola uprawne, łąki, pastwiska, sady i ogrody, jak również znajdujących się pod lasami lub wodami, użytkowanemi dla celów hodowli ryb albo rybołówstwa.

Wedle bliższego określenia, zawartego w § 2 (1) rozporządzenia ministra skarbu z dnia 20. IV. 1936 r. (Dz. U. R. P. z r. 1936 nr. 33, poz. 259) — podatkowi od nieruchomości podlegają na obszarze gmin miejskich:

a) wszelkiego rodzaju budynki lub inne budowle wraz z gruntami pod temi budynkami lub budowlami oraz z należącemi do nich podwórzami (dziedzińcami), zieleńcami, kwietnikami, ogródkami, placami składowemi, przejściami, dojazdami itp. gruntami, przylegającemi do budynków i budowli,

b) grunty niezabudowane o powierzchni do 5.000 mtr. kw. włącznie bez względu na rodzaj użytkowania,

c) grunty niezabudowane o powierzchni ponad 5.000 mtr. kw., jeżeli nie są stale użytkowane jako pola uprawne, łąki, pastwiska, sady i ogrody, jak również jeżeli nie są pokryte lasami lub wodami, użytkowanemi dla celów hodowli ryb albo rybołówstwa, lub gdy część powierzchni użytkowanej na powyższe cele nie przekracza 5.000 mtr. kw.

(2) Jeżeli w nieruchomości, należącej do jednej osoby lub kilku osób w częściach ułamkowych, a nieprzedzielonej ulicą, placem publicznym lub cudzą własnością, część gruntu jest zabudowana w rozumieniu p. a) paragrafu niniejszego, a pozostała część jest niezabudowana, wówczas część niezabudowana również podlega podatkowi łącznie z zabudowaną częścią tej nieruchomości, o ile odpowiada warunkom wymienionym w p. p. b) i c).

Wedle § 10 (do art. 2 p. 5 dekretu) powyższego rozporządzenia — wolne są od podatku grunty niemogące być zabudowane na podstawie obowiązujących przepisów, a w szczególności prawa budowlanego (Dz. U. R. P. z 1928 r. nr. 23, poz. 202 i Dz. U. R. P. z 1930 r. nr. 86, poz. 663) i prawa górniczego (Dz. U. R. P. z 1930 r. nr. 85, poz. 654) oraz rozporządzeń i zarządzeń właściwych władz, wydanych na podstawie tych przepisów.

W świetle zatem art. 1 (1) lit. A dekretu z dnia 14 stycznia 1936 r. i § 2 (1) (do art. 1 (1) lit. A.) dekretu — rozporządzenia ministra skarbu z dnia 20. IV. 1936 r., oraz art. 2 p. 5 dekretu i § 10 (do art. 2 p. 5 dekretu) — rozporządzenia — niezabudowane części gruntów zajętych pod kopalnie nafty w gminach miejskich wolne są od podatku od nieruchomości. Powierzchnia bowiem gruntów zajętych pod kopalnię nafty przekracza 5.000 mtr. kw., gdyż wedle § 31 ustawy z dnia 22. III. 1908 r., regulującej prawo wydobywania minerałów, które nadają się do użytku spowodu zawartości żywic ziemnych (Dziennik ustaw i rozporządzeń krajowych nr. 61) — wymagana pod kopalnię nafty powierzchnia wynosić musi najmniej 12.000 mtr. kw. Powierzchnia ta jest tylko w bardzo małej części zabudowana, t. j. zajęta pod budowle kopalniane, pozostała zaś jej reszta jest używana przez właściciela gruntu jako pole uprawne lub t. p. i nie służy do użytku kopalnianego. W danym wypadku niezabudowana część gruntu wolna jest od podatku od nieruchomości na mocy art. 2 lit. A dekretu i § 2 p. c. rozporządzenia.

Lecz gdyby nawet niezabudowana część powierzchni nie była użytkowana jako pole uprawne i t. p., to i tak wolna jest od tego podatku po myśli art. 2 p. 5 dekretu i § 10 rozporządzenia, albowiem ich rozporządzalność na cele budowlane jest ograniczona ustawami, nie pozwalającemi na natychmiastową ich zabudowę. Wedle § 27 przepisów bezpiecznego i prawidłowego prowadzenia kopalń nafty z 10. X. 1913 r. L. 5232 (Gal. Dz. ust. i rozp. kr. nr. 95) — przepisana odległość otworów świdrowych od budynków mieszkalnych wynosić ma w miejscowościach zaliczonych do 2 kl. niebezpieczeństwa (rejon borysławski) 50 mtr. Przy tej odległości nie może być zabudowana przestrzeń wynoszącą około 8.000 m kw. Jeżeli ponadto uwzględnimy postanowienia zawarte w §§ 53,54 i 58 powyższych przepisów oraz § 4 rozp. b. Starostwa górniczego w Krakowie z dnia 10. X. 1913 r. i rozp. Wyższego Urzędu Górniczego w Krakowie z dnia 17. III. 1927 r. (Monitor Polski nr. 225, poz. 578) w przedmiocie wykonania i ruchu zakładów gazolinowych — dotyczące odległości w różnych wypadkach, to się okaże, że grunty te zabudowane być nie mogą. Również władze górnicze stosują przepisy zawarte w §§ 71 i 72 ustawy regulującej prawo wydobywania minerałów żywicznych (krajowa ustawa naftowa) w ten sposób, że zasadniczo nie zezwalają na wznoszenie domów mieszkalnych na gruntach kopalnianych ze względów bezpieczeństwa.

Jeżeli władze skarbowe postępują odmiennie i wymierzają podatek od całej powierzchni, to należy przeciwko temu wnosić odwołania z powołaniem się na odnośne przepisy.

W sprawie tej zamierza Związek Polskich Przemysłowców Naftowych odnieść się do wyższych władz skarbowych z przedstawieniem i z prośbą o wydanie stosownych zarządzeń.

Ulgi w opłatach drogowych dla właścicieli pojazdów mechanicznych. W Dz. U. R. P. z r. 1936 nr. 54, poz. 392, — ogłoszone zostało rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 2. VII. b. r. — w spra-

wie ulg w opłatach od niektórych pojazdów mechanicznych na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego.

Sprawa regulowania zaległych składek z ubezpieczenia chorobowego obligacjami 3% Premjowej Pożyczki Inwestycyjnej. Otrzymaliśmy do umieszczenia następujący komunikat w tej sprawie: Uchwałą Komisarza Zakładu Ubezpieczeń Społecznych z dnia 26. V. b. r., powziętą na mocy § 17 rozporządzenia Ministra Opieki Społecznej z dnia 12. VII. 1935 r. wydanego w porozumieniu z Ministrem Skarbu o ulgach w spłacie zaległości z tyt. ubezpieczeń społecznych (Dz. U. R. P. Nr. 54, poz. 353 z dn. 26. VII. 1935 r.) zezwolono Ubezpieczalniom Społecznym na przyjmowanie 3% Premjowej Pożyczki Inwestycyjnej z 1935 r. od pracodawców na pokrycie zaległych składek z ubezpieczenia chorobowego, powstałych przed dniem 1 stycznia 1934 r. wraz z odsetkami zwłoki, karami i grzywnemi na następujących warunkach:

1) Obligacje 3% Premj. Poż. Inw. przyjmowane będą przez Ubezpieczalnię Społeczną po kursie o 10% wyższym od kursu giełdowego, nie wyżej jednak jak po zł. 85.— za 100.— imien. wartości. Kurs ustalany będzie na każdą dekadę (10 dni) oddzielnie dla I-szej i II-ej emisji na podstawie kursu średniego, zanotowanego na Giełdzie Warszawskiej w przedostatnim dniu poprzedniej dekady.

2) Wygrane premje od obligacyj 3% Premj. Poż. Inw. od momentu przyjęcia ich od pracodawców przez Ubezpieczalnię przypadają na rzecz Ubezpieczalni.

3) Obligacje 3% Premj. Poż. Inw. winny zawierać kupon bieżący. W razie braku kuponu bieżącego, Ubezpieczalnia równowartość jego obliczy od kwoty zarachowanej za obligacje.

4) Przyjmowanie obligacyj rozpoczyna się z dniem 11 sierpnia b. r. W żadnym wypadku nie będą przyjmowane świadectwa tymczasowe.

5) Każdy pracodawca, składający obligacje 3% Premj. Poż. Inw. na zobowiązania z tytułu zaległych składek winien wypełnić i podpisać deklarację według załączonego wzoru:

Wzór deklaracji.

Nr. Kp. .... dn. . . . 193... r.

Do

Ubezpieczalni Społecznej

w . . . .

. . . .

(imię i nazwisko pracodawcy wzgl. Firma)

. . . .

(dokładny adres zamieszkania wzgl. siedziba)

Deklaracja.

Niżej podpisany(i) składam(y) na spłatę zaległych składek i opłat ubezpieczeniowych, powstałych przed dniem 1 stycznia 1934 r. wraz z odsetkami i kosztami, niżej wymienione obligacje 3% Premj. Pożyczki Inwestycyjnej z kuponem bieżącym Nr. . . . pł. . . .

emisja	**Nr. Nr. serji**	**Nr. Nr. obligacji**	**suma nomin. w zł.**

Jednocześnie stwierdzam(y), że wyżej wymienione obligacje ustępuję(my) według kursu i na warunkach ustalonych przez Ubezpieczalnię Społeczną w . . . . . . i że powyższe obligacje przechodzą na własność Ubezpieczalni Społecznej w . . . z dniem otrzymania ich przez Ubezpieczalnię.

Podpis(y) . . . .

Obniżka opodatkowania olejów mineralnych. W Dz. U. R. P. z r. 1936 nr. 58 ogłoszone zostały: pod poz. 427 — dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 29. VII. b. r. w sprawie zmiany rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z dnia 7. III. 1928 r. — o podatku od olejów mineralnych, upoważniający ministra skarbu do obniżania w drodze rozporządzeń stawki podatku od oleju mineralnego, wymienionego w art. 2 ust. 1), lit. a), pod poz. 428 — rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 25. VII. 1936 r. o obniżeniu dodatku drogowego do państwowego podatku od olejów mineralnych, pod poz. 432—rozporządzenie ministra skarbu z dn. 31. VII. 1936 r. o obniżeniu stawki podatku od olejów mineralnych.

WIADOMOŚCI BIEŻĄCE

Ś. p. Stanisław Lewandowski. Dnia 7 sierpnia b. r. zmarł we Lwowie ś. p. Stanisław Lewandowski, właściciel dóbr i kopalni nafty w Ropience obok Leska, prowadzonej pod firmą: Kopalnia Nafty „Ropienka" Spółka z o. o.

Ś. p. Zmarły należał do grona nielicznych już starych nafciarzy i jako człowiek prawy — cieszył się w świecie naftowym zasłużonym szacunkiem. Zasiadał przez dłuższy czas w Radzie Związku Polskich Przemysłowców Naftowych i w pewnym okresie był jej wiceprezesem. Był także członkiem Wydziału Krajowego Towarzystwa Naftowego.

Pogrzeb ś. p. Stanisława Lewandowskiego odbył się we Lwowie dnia 10 sierpnia b. r. Wzięli w niem udział liczni przedstawiciele przemysłu naftowego.

Cześć Jego pamięci!

Działalność Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego. Z biura Rady tego Funduszu otrzymaliśmy następujący komunikat do umieszczenia: Do Biura Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego wpłynęło do dnia 15 maja 1936 r. 93 podań o pożyczki, z których 3 zostały wycofane.

Podania powyższe poddało Biuro Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego badaniu i w miarę jego postępu przedłożyło Radzie Funduszu, na posiedzeniach w dniach 18, 19 i 25 czerwca b. r. 82 podań o pożyczki — 8 podań, które nie nada-

wały się jeszcze do przedłożenia Radzie, znajduje się w uzupełnieniu.

Rada Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego na posiedzeniach w dniach 18 i 19 czerwca b. r. — rozpatrzyła 66 podań o pożyczki, przyczem uwzględniła z tej liczby 28 podań, przyznając pożyczki w wysokości od Zł. 4.500 do Zł. 50.000, na łączną kwotę Zł. 516.200 — odrzucając 28 podań, oraz odraczając 10 podań.

Na posiedzeniu w dniu 25 czerwca b. r. rozpatrzyła Rada Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego 16 nowych podań o pożyczki, oraz cztery z podań odroczonych na posiedzeniach w dniach 18 i 19 czerwca b. r. i przyznała 7 pożyczek w wysokości od Zł. 15.000 do Zł. 60.000, na łączną kwotę Zł. 177.500, 10 podań Rada odrzuciła, a 3 podania odroczyła

Razem przyznała więc Rada 35 pożyczek w wysokości od Zł. 4.500 do Zł. 60.000 na łączną kwotę Zł. 693.700.

Ponieważ w międzyczasie wpłynęły 2 nowe podania, przeto łącznie z 8 podaniami nie nadającemi się do rozpatrzenia na posiedzeniach Rady Funduszu w dniach 18, 19 i 25 czerwca b. r., oraz 9 podaniami odroczonemi, pozostaje obecnie 19 podań o pożyczki, które będą przedłożone Radzie Funduszu na jej następnem posiedzeniu, które odbędzie się prawdopodobnie w ciągu miesiąca września b. r.

Zmiana ustawy z dnia 18 marca 1932 r. w sprawie regulowania stosunków w przemyśle naftowym. W najbliższym czasie ma się ukazać dekret Prezydenta Rzeczypospolitej nowelizujący powyższą ustawę w sensie upoważniającym ministra przemysłu i handlu do ograniczenia swobodnego obrotu ropą naftową na cele dowolne. Równocześnie niemal ma być wydane rozporządzenie ministra przemysłu i handlu zarządzające oddawanie ropy naftowej wyłącznie rafinerjom i zabraniające sprzedaży jej do innych celów — bezpośrednio konsumcyjnych. W ten sposób wprowadzony zostaje zakaz swobodnego obrotu ropą naftową z pominięciem zakładów przetwórczych. Z chwilą zatem wejścia w życie odnośnego dekretu i opartego na nim rozporządzenia wykonawczego — sprzedaż ropy naftowej będzie dozwolona wyłącznie tylko rafinerjom w celach przeróbczych. Natomiast sprzedaż ropy do innych celów będzie wymagała zezwolenia wyższego urzędu górniczego. Zarówno projekt dekretu, jak i rozporządzenia przewiduje zwolnienie ropy nietylko dla celów badawczych i doświadczalnych oraz dla celów ruchowych kopalni, ale również na sprzedaż jej do innych celów — nie przeróbkowych, o ile ropa nie znajduje odbiorcy z pośród rafineryj.

Przybył w tej sprawie do Lwowa naczelnik Wydziału Nafty Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. inż. H. Salomon de Friedberg, dla przeprowadzenia z przemysłem naftowym szczegółowych rozmów nad gotowemi już projektami. Dnia 5 sierpnia b. r. konferował p. naczelnik Friedberg z przedstawicielami przemysłu rafineryjnego, a dnia następnego — 6 sierpnia b. r. — z przedstawicielami Związku Polskich Przemysłowców Naftowych, reprezentującego dział czysto kopalniany, w osobach p. wiceprezesa J. Winiarza i dyr. J. Szlemińskiego. Rozmowy odbywały się w obecności prezesa Wyższego Urzędu Górniczego we Lwowie p. inż. J. Mokrego, wiceprezesa tegoż urzędu p. inż. dra A. Markiewicza, oraz dyr. Dańczaka reprezentującego Polski Eksport Naftowy. Potrzebę ograniczenia swobodnej sprzedaży ropy do celów nie przeróbczych, względnie do bezpośredniej konsumcji, uzasadnił p. naczelnik Friedberg w ten sposób, że dopóki ropy sprzedawanej z pominięciem rafineryj było niewiele, to sprzedaż ta nie przedstawiała żadnego znaczenia. W tej chwili jednak jest tej ropy tyle, że obecność jej na targu daje się już poważnie we znaki pozostałej produkcji, oddawanej do przeróbki rafinerjom, przez to, że wypiera produkty uzyskiwane z niej w stopniu znaczniejszym z rynku krajowego na eksport. Objaśnił również p. naczelnik Friedberg, że na położenie kresu większym tego rodzaju sprzedażom, wpłynęły także względy podatkowe.

Przedstawiciele Związku Polskich Przemysłowców Naftowych zgłosili żądanie rozszerzenia przepisów zezwalających na używanie oleju skalnego do celów ruchowych tych samych kopalń w ten sposób, ażeby wolno było używać go do celów ruchowych wszystkich innych kopalń, należących do tego samego właściciela. Zażądali również uzupełnienia przepisów dotyczących zezwolenia na sprzedaż ropy na cele nierafineryjne w tym kierunku, że jeżeli właściciel kopalni spotka się z odmową odbioru ropy po cenie targowej z uwzględnieniem jej właściwości — ze strony dwu którychkolwiek rafineryj, to wyższy urząd górniczy będzie mógł zezwolić na sprzedaż jej do innych celów. Oczywiście, że zezwolenie na tego rodzaju sprzedaż musiałoby nastąpić bezwarunkowo w wypadku, gdyby ropa wogóle nie znalazła odbiorcy z pośród rafineryj. Stanęli również na stanowisku, że każde takie zezwolenie winno opiewać przynajmniej na jeden rok, tak samo jak przynajmniej na jeden rok winna się rafinerja zobowiązać do odbioru ropy.

Zgłosił także Związek Polskich Przemysłowców Naftowych żądanie wstawienia do rozporządzenia wykonawczego dodatkowego postanowienia tej treści, że ropa miałaby być zwalniana do sprzedaży do innych celów, także w wypadkach, gdyby zachodziły trudności techniczne co do dostawy ropy do rafineryj, lub gdyby dostawa taka obniżała jej wartość.

Związek zamierza zgłosić w tej sprawie jeszcze dodatkowe ułatwienia dla małych produkcyj.

Projekt rozporządzenia przewiduje również zezwolenie na sprzedaż ropy do innych celów także w tym wypadku, gdyby ze względu na oddalenie kopalni, dostawa ropy do rafinerji połączona była ze znacznemi kosztami.

Wszystkie powyższe żądania są w zupełności słuszne. Właściciel kopalni nie powinien być pozbawiony prawa i możności użycia w razie potrzeby części swej produkcji do celów ruchowych którejkolwiek ze swych kopalń. Nie można również wymagać od właściciela kopalni, aby był zmuszony zwracać się do wszystkich rafineryj w Polsce o kupno ropy, gdyż byłby to dla niego zbyt uciążliwy

i krępujący obowiązek. Tak samo w całej pełni uzasadnione jest żądanie jednego roku, na który miałyby opiewać sprzedaże rafinerjom względnie zezwolenia na sprzedaż ropy do innych celów. W przeciwnym bowiem razie właściciel kopalni narażony byłby na znaczne trudności i straty, gdyż mogłoby się zdarzyć i tak, że na krótki okres czasu wogóle nie mógłby znaleźć nabywcy na swój produkt.

Egzaminy na wiertaczy. W dniach 15 i 16 czerwca b. r. odbył się w Państwowej Szkole Wiertniczej w Borysławiu końcowy egzamin na wiertaczy. Komisja egzaminacyjna, w obecności delegata Kuratorjum Okręgu Szkolnego Lwowskiego p. inż. Stefana Frischa, naczelnika Okręgowego Urzędu Górniczego w Drohobyczu p. inż. Jana Matkowskiego, przedstawiciela pracodawców p. dyrektora Czesława Załuskiego, dyrektora Szkoły i inżynierów wykładowców uznała za uzdolnionych do sprawowania dozoru ruchu na kopalniach nafty 37 uczniów tej Szkoły. Z postępem bardzo dobrym zdało 5 — dobrym 12 — dostatecznym 20.

Po ogłoszeniu wyniku egzaminu postanowiono utworzyć przy Szkole Związek absolwentów Szkoły, w celu dalszego pogłębiania i uzupełniania nabytych wiadomości, w miarę postępu techniki, dla wzajemnej wymiany myśli i urządzania wspólnych wycieczek fachowych.

Obniżka ceny benzyny. Obniżka ceny benzyny o 10 gr. na litrze stała się faktem dokonanym i obowiązuje począwszy od dnia 12 sierpnia b. r.

Zmiany w „Polminie". Wobec powołania p. gen. Aleksandra Litwinowicza, który sprawował funkcje prezesa Rady Administracyjnej „Polminu", na stanowisko wiceministra spraw wojskowych, minister przemysłu i handlu powierzył kierownictwo tej Rady p. Juljanowi Zagrowskiemu, dyrektorowi biura inspekcji finansowej ministerstwa przemysłu i handlu.

Sprawa łapaczek ropy. Dowiadujemy się, że Związek Polskich Przemysłowców Naftowych podjął inicjatywę w kierunku skasowania t. zw. łapaczek ropy, które obecnie są anachronizmem.

Zmiana adresu Związku Polskich Przemysłowców Naftowych. Z dniem 15 sierpnia b. r. biuro Związku Polskich Przemysłowców Naftowych oraz redakcja i administracja naszego czasopisma — przeniesione zostało z ul. Kopernika 4 na **ul. Kościuszki 7, II. p.**

WIADOMOŚCI STATYSTYCZNE I GOSPODARCZE

Sytuacja rynkowa w kwietniu i maju 1936 r.

Chłonność rynku krajowego nie wykazała naogół wzrostu z nastaniem sezonu wiosennego. W kwietniu b. r. zbyt krajowy spadł w stosunku do miesiąca poprzedniego. Wyekspedjowano bowiem do sprzedaży mniej o przeszło 700 t, niż w marcu b. r. Jednakowoż w stosunku do kwietnia ub. r. łączna ekspedycja krajowa wzrosła w okresie tegorocznym o przeszło 2.100 t. Maj b. r. był również słabszy w stosunku do kwietnia b. r. i lepszy wprawdzie ogólnie pod względem globalnym niż maj ub. r., lecz w stopniu znacznie mniejszym. Zarówno w pierwszych czterech miesiącach, jak i pięciu ekspedycje globalnie przewyższyły wszystkie poprzednie lata. Nie osiągnęły jednakowoż poziomu z roku 1931.

Przypuszczano, że z nastaniem wiosny nastąpi znaczniejszy wzrost spożycia benzyny. Tymczasem oczekiwania te naogół zawiodły. W kwietniu b. r. wyekspedjowano wprawdzie o 565 t więcej, niż w marcu b. r., a w maju b. r. o 333 t więcej, niż w kwietniu b. r., lecz jest to jednak zbyt mało jak na początek sezonu połączonego z wyjątkowo sprzyjającemi warunkami atmosferycznemi. Kwiecień wprawdzie przewyższył rok zeszły, lecz maj b. r. był już gorszy od zeszłorocznego. Wskazywałoby to na wciąż postępujący spadek spożycia benzyny w kraju. Niezależnie od sytuacji motoryzacyjnej, odegrały tu przypuszczalnie niepoślednią rolę szeroko kolportowane wiadomości o zniżce ceny benzyny. Wiadomości te wpłynęły niewątpliwie hamująco na sprzedaże i powiększyły straty przemysłu naftowego. Pierwsze cztery i pięć miesięcy b. r. wykazały dalszy spadek spożycia benzyny w stosunku do wszystkich lat poprzednich. W stosunku do przełomowego roku 1931 spadek wyniósł 29%.

Wysyłka krajowa nafty świetlnej była w kwietniu b. r. w porównaniu z marcem b. r. mniejsza o 1.773 t, t. j. w przybliżeniu o 11.5%. Przewyższała natomiast rok ubiegły w przybliżeniu o 16%. W maju b. r. nastąpiła dalsza obniżka w stosunku do ub. m. o 1.841 t. W stosunku zaś do ub. r. ekspedycja tegoroczna wyraziła się również spadkiem. wynoszącym około 15%. Tak w okresie pierwszych czterech, jak i pięciu miesięcy wysłano do sprzedaży w kraju więcej niż w latach poprzednich, mniej jednakowoż niż w roku 1931. Miesiące sprawozdawcze nie są wprawdzie sezonowemi dla nafty, lecz tak znaczny spadek ekspedycyj świadczy również o pewnem podłożu konjunkturalnem tej zniżki. Obniżka ceny tego produktu nie odniosła zatem tego skutku, o jakim myślano. W stosunku do prze-

łomowego roku 1931 zbyt nafty w tegorocznym okresie pięciomiesięcznym był o jakie 6% mniejszy.

W oleju gazowym nastąpiła w kwietniu b. r. poprawa w stosunku do r. ub. o 761 t, t. j. o 16%. W porównaniu natomiast z marcem b. r. ekspedycja nieznacznie spadła. Zmalała również w maju b. r. w stosunku do kwietnia b. r. — też nieznacznie, zaś w stosunku do analogicznego miesiąca r. ub. wzrosła o 14%. Począwszy od kwietnia b. r. następuje osłabienie w sprzedaży tego produktu. Ekspedycja oleju gazowego przewyższyła w pierwszych czterech i pięciu miesiącach ekspedycje z lat poprzednich i była już bliska ekspedycji z roku 1931. Poziom tegoroczny był niższy od tej ostatniej wszystkiego o 3%.

Zbyt olejów smarowych przedstawiał się w kwietniu b. r. gorzej od marca b. r. i od kwietnia ub. r. W stosunku do marca b. r. wyekspedjowano o 154 t mniej, w stosunku zaś do kwietnia ub. r. — 92%. Natomiast sprzedaż majowa przewyższyła już tegoroczną kwietniową i zeszłoroczną majową. Spożycie tych olejów przekroczyło w pierwszych czterech i pięciu miesiącach poziom spożycia nietylko ostatnich paru lat, lecz również i roku 1931 nadwyżką, w stosunku do tego ostatniego roku, 11%. Niepokojącem zjawiskiem dla pomyślnego rozwoju konsumcji tego produktu jest jednak stan zapasów, które wciąż wzrastają.

Zbyt parafiny rozwija się pomyślnie. W kwietniu b. r. wyekspedjowano jej na kraj o 150 t mniej jak w marcu b. r., lecz zato nieco więcej, niż w kwietniu ub. r. W maju b. r. wyekspedjowano jej o 61 t więcej niż w kwietniu b. r. i o 126 t więcej, niż w maju ub. r. Jest to objaw pomyślny, zaś spadek kwietniowy i majowy w stosunku do marca b. r. ma charakter sezonowy. Spożycie parafiny w okresie pierwszych tegorocznych czterech i pięciu miesięcy przekroczyło poziom spożycia tego produktu nietylko w poprzedzających paru latach, lecz również w roku 1931. Wzrost spożycia w stosunku do tego ostatniego roku wyraża się cyfrą 7%.

Na asfalt wzrosło znacznie zapotrzebowanie w kraju. Miesiąc kwiecień b. r. nie jest jeszcze jednakowoż miesiącem sezonowym. Dotąd sytuacja handlowa tego produktu kształtowała się korzystnie. Pomyślnie rozwijał się zbyt asfaltów przemysłowych. Budzi jednak obawy sprawa tegorocznej konjunktury dla asfaltu drogowego. W maju b. r. nie nastąpiły jeszcze spodziewane zamówienia na ten gatunek asfaltu, ponieważ akcja w kierunku budowy nowych dróg jeszcze się nie rozpoczęła. Tegoroczny sezon asfaltowy może więc zawieść.

Ogólnie w dwu powyższych miesiącach sprawozdawczych sytuacja rynkowa przedstawiała się naogół słabo, mimo większego zbytu w niektórych produktach, ze względu na osłabienie w sprzedaży benzyny i nafty.

Eksport w kwietniu b. r. spadł w porównaniu z marcem — o 51%. Przyczyna tego leży w tem, że wskutek wyższych poprzednio wysyłek do Czechosłowacji na umowne dostawy — pozostało do ekspedycji w kwietniu już niewiele. Brak umowy z odbiorcami szwajcarskimi wpłynął również obniżająco na eksport. Także spadł eksport do Niemiec z przyczyn specjalnych. Oczekiwano też odrazu wzrostu wysyłek do Czechosłowacji, z którą wiąże nasz przemysł jednoroczny układ. Liczyć się też należy z wzrostem eksportu do Szwajcarji wobec perspektywy zawarcia z nią umowy na dostawę oleju gazowego. Ze względu na przemijające przyczyny spadku eksportu do Gdańska i Niemiec — oczekiwano i w tym kierunku wzrostu eksportu.

Rzeczywiście już w maju nastąpiła pod tym względem zmiana i eksport podniósł się w tym miesiącu o 59% w stosunku do kwietnia. Wzrost ten, podobnie jak i spadek w m. ub. miał charakter więcej przypadkowy.

Wywieziono w odnośnych miesiącach; Do Czechosłowacji w kwietniu: benzyny 1.812 t (w marcu 5.728 t), nafty 204 t (w marcu 1.758 t), olejów smarowych i asfaltu 100 t (w marcu 153 t) — razem 2.116 t, podczas gdy w marcu b. r. — 7.639 t, w maju: benzyny 4.318 t, nafty 789 t, olejów smarowych 119 t, asfaltu 10 t — razem 5.230 t. Do Szwajcarji w kwietniu łącznie 109 t, podczas gdy w marcu 987 t. Do Niemiec w kwietniu b. r. 192 t, podczas gdy w marcu — 500 t, w maju: benzyny 426 t, asfaltu 106 t, olejów smarowych 105 t, nafty 75 t, parafiny 70 t — razem 781 t. Do Gdańska w kwietniu: olejów smarowych 1.055 t, parafiny 816 t, oleju gazowego 472 t, nafty 109 t, oraz mniejsze ilości innych produktów — razem 2.973 t, podczas gdy w miesiącu poprzednim — 4.651 t, w maju: 2.203 t olejów smarowych, 648 t benzyny, 315 t nafty, 271 t oleju gazowego, 219 t asfaltu i 198 t parafiny — razem 3.879 t. Wywóz do Austrji utrzymał się w kwietniu b. r. w ramach marcowych. Wywieziono do tego kraju w tym miesiącu: oleju gazowego 330 t, benzyny 276 t, parafiny 73 t oraz coś koksu i olejów smarowych — razem 793 t. W maju b. r. wywieziono do Austrji łącznie 424 t, przeważnie oleju gazowego. W maju mieliśmy również wywóz do Gdyni w ilości 2.118 t, w tem 1.604 t oleju opałowego dla statków linji Gdynia — Ameryka, 474 t nafty oraz małe ilości innych produktów. Obserwowaliśmy również w kwietniu b. r. zwiększone dostawy do Jugosławji i Francji, co zasługuje na uwagę.

Zbyt pod względem podziału na kraj i eksport, kształtował się w odnośnych dwu miesiącach następująco: w kwietniu — kraj 73,3%, eksport 26,7%, w maju — kraj 62,6%, eksport 37,4%.

Sprzyjająca od marca b. r. tendencja w Rumunji umożliwiła utrzymanie ceny benzyny lekkiej powyżej parytetu amerykańskiego. Wpłynęło to dodatnio również na nasze ceny eksportowe, gdyż nasze dostawy do Czechosłowacji opierają się na notowaniach rumuńskich.

Notowania orjentacyjne cen eksportowych polskich z końcem maja i czerwca b. r., loco granica za 100 kg w dolarach złotych (parafina w dolarach papierowych) — przedstawiały się następująco:

Benzyna 720/30 rektyf.	1.50
„ 720/30 surowa	1.50
„ 741/50 „	1.42
„ lakowa	1.50 — 1.60

Olej gazowy	0.80 — 0.90	
„ wrzecion. ‑ rafin.	0.90 — 0.95	
„ maszyn. rafin. 3 — 4/50	1.—	
„ „ „ 4 — 5/50	1.15	
„ „ „ 6 — 7/50	1.35	
Asfalt borysł. luzem	0.70	
„ bezparafin. luzem	1.25	
„ borysł. w bębnach	0.90	
Koks z 1 — 2% zawart. popiołu	1.10	
Koks z 2 — 4% zawart. popiołu	0.70	
	maj	czerwiec
Nafta dystyl.	0.95	0.92
Parafina taflowa raf. 50/52 cif.	10.15	10.35

Polski przemysł naftowy w czasie od 1 kwietnia do 31 maja 1936 r.

I. Kopalnictwo.

Produkcja ropy naftowej. Sytuacja pod względem wydobycia ropnego przedstawiała się w kwietniu b. r. gorzej aniżeli w miesiącu poprzednim. Produkcja kwietniowa spadła w stosunku do marca b. r. — o 2.100 t, w stosunku zaś do kwietnia ub. r. — o 428 t. W maju b. r. nastąpiła pewna poprawa w stosunku do kwietnia b. r. wyrażająca się w przyroście 441 t. Przyrost ten nie równoważy jednakowoż spadku kwietniowego. W stosunku do maja ub. r. tegoroczne majowe wydobycie było mniejsze o 883 t.

Okręg	Wydobycie	Zużycie na opał	Manko tłoczniowe i zanieczyszczenie	Zapasy na kopalniach i tow. mag. w końcu miesiąca
	t o n n			
	kwiecień 1936 r.			
Jasło	**8.600**	**12**	**51**	**2.501**
W porówn. z III. 36 r.	— 223	— 2	— 24	— 295
„ z IV. 35 r.	+ 570	+ 4	— 137	— 738
Drohobycz				
Rej. borysławski[1])	**22.635**	**5**	**1.360**	
W porówn. z III. 36 r.	— 1.065	— 8	+ 33	
„ z IV. 35 r.	— 1.154	— 1	— 19	
Inne miejscowości	**6.387**	**—**	**199**	
W porówn. z III. 36 r.	— 179	—	— 5	
„ z IV. 35 r.	— 1.416	— 2	— 41	
Razem okr. Drohobycz	**29.022**	**5**	**1.559**	**11.070**
W porówn. z III. 36 r.	— 1.244	— 8	+ 28	— 861
„ z IV. 35 r.	— 2.570	— 3	— 61	— 3.937
Stanisławów	**4.386**	**22**	**23**	**917**
W porówn. z III. 36 r.	— 633	— 2	— 2	— 791
„ z IV. 35 r.	+ 1.572	— 7	+ 6	+ 411
Razem	**42.008**	**39**	**1.633**	**14.488**
W porówn. z III. 36 r.	— 2.100	— 12	+ 2	— 1.947
„ z IV. 35 r.	— 428	— 5	— 192	— 4.264
	maj 1936 r.			
Jasło	**8.807**	**7**	**68**	**2.471**
W porówn. z IV. 36 r.	+ 207	— 5	+ 17	— 30
„ z V. 35 r.	+ 818	—	— 13	— 600
Drohobycz				
Rej. borysławski[1])	**22.665**	**5**	**1.131**	
W porówn. z IV. 36 r.	+ 30	—	— 229	
„ z V. 35 r.	— 1.604	— 1	— 152	
Inne miejscowości	**6.554**	**4**	**197**	
W porówn. z IV. 36 r.	+ 167	+ 4	— 2	
„ z V. 35 r.	— 1.411	— 5	— 92	
Razem okr. Drohobycz	**29.219**	**9**	**1.328**	**11.739**
W porówn. z IV. 36 r.	+ 197	+ 4	— 231	+ 669
„ z V. 35 r.	— 3.015	— 5	— 245	— 3.035
Stanisławów	**4.423**	**31**	**15**	**1.055**
W porówn. z IV. 36 r.	+ 37	+ 9	— 8	+ 138
„ z V. 35 r.	+ 1.314	— 1	— 12	+ 304
Razem	**42.449**	**47**	**1.411**	**15.265**
W porówn. z IV. 36 r.	+ 441	+ 8	— 222	+ 777
„ z V. 35 r.	— 883	— 7	— 270	— 3.331

[1]) Bez Mraźnicy II.

Przeciętne dzienne wydobycie ropy wynosiło zatem w kwietniu b. r. 1.400 t, t. j. o 23 t mniej jak w marcu b. r. i o 14 t mniej aniżeli w kwietniu ub. r. — w maju b. r. natomiast — 1.369 t, t. j. o 31 t mniej, aniżeli w kwietniu b. r. i o 29 t mniej, jak w maju ub. r.

Przeciętna dzienna produkcja wynosiła w poszczególnych okręgach górniczych:

	1936 r. kwiecień	1936 r. maj
	t o n n	
Okręg Jasielski	286.7	284.1
„ Drohobycki (z rej. Borysławskim)	967.3	942.7
Rejon Borysławski (z Mraźnicą II)	758.—	734.8
Okręg Stanisławowski	146.2	142.7

Przeciętna dzienna produkcja ropy jednego otworu była następująca:

	1936 r. kwiecień	1936 r. maj
	kg	
Rejon Borysławski	1.346	1.312
Wszystkie pozostałe miejscowości razem	252	248
Wszystkie okręgi razem	450	439

Ropa oddana do towarzystw transportowo-magazynowych i wyekspedjowana. W miesiącach sprawozdawczych oddano i wyekspedjowano z kopalń w poszczególnych okręgach górniczych, następujące ilości:

Okręg	1936 r. kwiecień	1936 r. maj
	tonn	
Jasło	**8.490**	**8.842**
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	— 693	+ 352
„ z tym samym m-cem ub. r.	+ 768	+ 967
Drohobycz		
Rej. Borysławski[1])	**21.624**	**21.092**
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	— 833	— 532
„ z tym samym m-cem ub. r.	— 1.551	— 1.621
Inne miejscowości	**6.173**	**6.885**
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	— 65	— 712
„ z tym samym m-cem ub. r.	— 1.862	— 1.016
Razem okr. Drohobycz	**27.797**	**27.977**
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	— 898	+ 180
„ z tym samym m-cem ub. r.	— 3.413	— 2.637

Stanisławów	**5.132**	**4.238**
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	+ 65	— 894
„ z tym samym m-cem ub. r.	+ 2.160	+ 1.434
Razem	**41.419**	**41.057**
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	— 1.526	— 362
„ z tym samym m-cem ub. r.	— 485	— 237

Nowe wiercenia. Uruchomiono nowych wierceń: w okręgu jasielskim: w kwietniu b. r. 5, w maju b. r. 10 — w okręgu drohobyckim: w kwietniu b. r. 5, w maju b. r. 8 — w okręgu satnisławowskim: w kwietniu b. r. 1, w maju b. r. 3.

Stan otworów świdrowych był w tym czasie w poszczególnych okręgach górniczych następujący:

Treść	Okręg Drohobycki: Rejon borysławski	Inne miejscowości	Razem
	kwiecień 1936 r.		
Samopłynące	—	1	1
W tłokowaniu	302	—	302
W pompowaniu	56	909	965
W łyżkowaniu	197	7	204
Wyłącznie gazowe	130	24	154
Razem w eksploatacji	685	941	1.626
W wierceniu	6	21	27
W wierceniu i eksploatacji	8	4	12
W instrumentacji i rekonstrukcji	23	13	36
Razem czynnych	722	979	1.701
W montowaniu	—	4	4
Zmontowane a nieuruchomione	4	1	5
Czasowo nieczynne	260	297	557
W likwidacji	2	3	5
Razem	988	1.284	2.272
	maj 1936 r.		
Samopłynące	—	1	1
W tłokowaniu	299	—	299
W pompowaniu	60	914	974
W łyżkowaniu	187	7	194
Wyłącznie gazowe	138	23	161
Razem w eksploatacji	684	945	1.629
W wierceniu	4	19	23
W wierceniu i eksploatacji	14	8	22
W instrumentacji i rekonstrukcji	22	15	37
Razem czynnych	724	987	1.711
W montowaniu	2	6	8
Zmontowane a nieuruchomione	4	1	5
Czasowo nieczynne	259	292	551
W likwidacji	2	1	3
Razem	991	1.287	2.278

Treść	Okręg: Drohobycz	Jasło	Stanisławów	Razem
	kwiecień 1936 r.			
Samopłynące	1	7	10	18
W tłokowaniu	302	31	13	346
W pompowaniu	965	1.069	192	2.226
W łyżkowaniu	204	106	152	462
W smoczkowaniu	—	9	—	9
Wyłącznie gazowe	154	39	13	206
Razem w eksploatacji	1.626	1.261	380	3.267
W wierceniu	27	37	14	78
W wierceniu i eksploatacji	12	25	13	50
W instrumentacji i rekonstrukcji	36	7	2	45
Razem czynnych	1.701	1.330	409	3.440
W montowaniu	4	1	4	9
Zmontowane a nieuruchomione	5	—	2	7
Czasowo nieczynne	557	130	44	731
W likwidacji	5	10	5	20
Razem	2.272	1.471	464	4.207
	maj 1936 r.			
Samopłynące	1	8	10	19
W tłokowaniu	299	31	12	342
W pompowaniu	974	1.068	192	2.234
W łyżkowaniu	194	106	156	456
W smoczkowaniu	—	9	—	9
Wyłącznie gazowe	161	38	13	212
Razem w eksploatacji	1.629	1.260	383	3.272
W wierceniu	23	41	13	77
W wierceniu i eksploatacji	22	25	11	58
W instrumentacji i rekonstrukcji	37	7	4	48
Razem czynnych	1.711	1.333	411	3.455
W montowaniu	8	1	2	11
Zmontowane a nieuruchomione	5	—	2	7
Czasowo nieczynne	551	136	45	732
W likwidacji	3	9	6	18
Razem	2.278	1.479	466	4.223

Ruch wiertniczy. Odwiercono w kwietniu b. r. ogółem 8.186 m, a zatem o 536 m mniej, jak w marcu b. r., w maju b. r. 8.838 m, czyli o 652 m więcej jak w kwietniu b. r. Z tego przypada na poszczególne miejscowości:

Okręg	1936 r. kwiecień (metry)	maj (metry)
Jasło	3.382	3.847
Drohobycz		
Rej. Borysławski	696	682
Inne miejscowości	2.793	2.711
Razem okr. Drohobycz	3.489	3.393

Stanisławów	1.315	1.598
Razem	8.186	8.838
W porównaniu z tym samym m-cem ub. r.	+3.298	+ 2.622

Stan zatrudnienia na kopalniach. W okresie sprawozdawczym zatrudnionych było na kopalniach robotników:

Okręg	1936 r. kwiecień	maj
Jasło	2.792	2.828
Drohobycz		
Rej. Borysławski	3.506	3.474
Inne miejscowości	1.350	1.347
Razem okr. Drohobycz	4.856	4.821
Stanisławów	1.365	1.373
Razem	9.013	9.022

II. Przemysł gazowy.

Produkcja gazu ziemnego. Produkcja ta była następująca w poszczególnych okręgach i miesiącach:

Okręg	Produkcja	Zużycie własne na kopalni	Wypuszczono w powietrze i manko ruroc.	Odtłoczono
	w tysiącach m³			
	kwiecień 1936 r.			
Jasło	9.501	2.479	152	6.871
Drohobycz				
Rej. Borysławski	10.694			
Daszawa i Gelsendorf	9.767			
Chodowice	1.801			
Inne miejscowości	628			
Razem okr. Drohobycz	22.890	6.496	76	16.318
Stanisławów	4.483	3.559	590	334
Razem	36.874	12.534	818	23.523
W porówn. z III. 36 r.	— 5.537	+ 2.274	+ 412	— 8.223
„ z IV. 35 r.	— 1.734	— 378	+ 91	— 1.446
	maj 1936 r.			
Jasło	8.680	2.433	182	6.065
Drohobycz				
Rej. Borysławski	10.858			
Daszawa i Gelsendorf	9.369			
Chodowice	929			
Inne miejscowości	633			
Razem okr. Drohobycz	21.789	6.670	118	15.001
Stanisławów	4.578	3.603	776	199
Razem	35.047	12.706	1.076	21.265
W porówn. z IV. 36 r.	— 1.827	+ 172	+ 258	— 2.258
„ z V. 35 r.	— 2.739	— 718	+ 369	— 2.391

Przeciętna produkcja gazu ziemnego była następująca w poszczególnych okręgach i w całej Polsce:

Okręg	1936 r. kwiecień	maj
	m³/min.	
Jasło	219.94	194.45
Drohobycz	529.87	488.10
Stanisławów	103.96	102.56

III. Przemysł rafineryjny.

Przeróbka ropy w rafinerjach. Rafinerje przerobiły ropy naftowej w kwietniu b. r. 38.533 t, w maju b. r. 40.948 t, z czego wytworzono:

	1936 r. III.	1936 r. IV.	1935 r. IV.
	t	o n	n
Benzyna łącznie z gazoliną	7.971	6.964	7.283
Nafta	11.143	11.669	11.607
Olej gazowy i opałowy	6.325	6.881	7.548
Oleje smarowe	6.084	6.629	6.944
Parafina i świece	2.162	2.011	2.324
Ogólna wytwórczość	36.555	35.817	37.673

	V. 1936 r.	V. 1935 r.
Benzyna łącznie z gazoliną	7.399	7.691
Nafta	12.074	12.286
Olej gazowy i opałowy	5.661	7.753
Oleje smarowe	5.761	6.470
Parafina i świece	1.817	2.106
Ogólna wytwórczość	37.871	38.657

Spożycie krajowe. Wysyłka z rafineryj na rynek krajowy przedstawiała się następująco:

	1936 r. III.	1936 r. IV.	1935 r. IV.
	t	o n	n
Benzyna łącznie z gazoliną	4.274	4.839	4.793
Nafta	8.263	6.490	5.575
Olej gazowy i opałowy	4.644	4.629	3.968
Oleje smarowe	3.310	3.156	3.406
Parafina i świece	781	631	607
Wszystkich produktów razem	22.859	22.148	20.024

	V. 1936 r.	V. 1935 r.
Benzyna łącznie z gazoliną	5.172	5.292
Nafta	4.649	5.422
Olej gazowy i opałowy	4.615	4.050
Oleje smarowe	3.269	3.025
Parafina i świece	692	566
Wszystkich produktów razem	21.500	21.051

Eksport. Wysyłka z rafineryj z przeznaczeniem na eksport zagranicę, była następująca:

	1936 r. III.	1936 r. IV.	1935 r. IV.
	t	o n	n
Benzyna łącznie z gazoliną	6.371	2.451	3.948
Nafta	3.527	892	1.116
Olej gazowy i opałowy	1.955	1.000	2.492
Oleje smarowe	2.555	2.571	1.459
Parafina i świece	1.472	972	1.927
Wszystkich produktów razem	16.197	8.037	11.089

	V. 1936 r.	V. 1935 r.
Benzyna łącznie z gazoliną	5.479	4.300
Nafta	1.708	1.103
Olej gazowy i opałowy	598	3.095
Oleje smarowe	4.194	3.735
Parafina i świece	393	1.516
Wszystkich produktów razem	12.815	14.043

Zapasy w rafinerjach. Zapasy produktów naftowych w rafinerjach wynosiły:

	1936 r.		1935 r.
	31. III.	30. IV.	30. IV.
	t o n n		
Benzyna łącznie z gazoliną	24.004	26.353	20.492
Nafta	15.931	20.213	37.104
Olej gazowy i opałowy	4.994	6.242	7.831
Oleje smarowe	73.598	74.466	66.276
Parafina i świece	3.032	3.417	4.848
Wszyst. produktów razem	172.458	180.497	192.738

	31. V. 1936 r.	31. V. 1935 r.
Benzyna łącznie z gazoliną	25.534	21.087
Nafta	25.893	42.840
Olej gazowy i opałowy	6.690	8.409
Oleje smarowe	72.795	65.971
Parafina i świece	4.150	4.872
Wszyst. produktów razem	185.552	197.889

Zapasy ropy w rafinerjach. Zapasy te wynosiły: w końcu kwietnia b. r. 35.132 t, t. j. o 3.971 t więcej jak w końcu marca b. r. i o 8.245 t więcej aniżeli w końcu kwietnia ub. r. — w końcu maja b. r. 35.918 t, czyli o 786 t więcej, jak w końcu kwietnia b. r. i o 9.181 t więcej, aniżeli w końcu maja ub. r.

Zatrudnienie w rafinerjach. Rafinerje zatrudniały w kwietniu b. r. ogółem 3.106 robotników, z tej liczby przy pracach, związanych bezpośrednio z ruchem zakładów — 3.086, w maju b. r. ogółem 3.126 robotników, z tej liczby przy pracach związanych bezpośrednio z ruchem zakładów — 3.080.

Rafinerje czynne. W kwietniu b. r. czynnych było 24 fabryk rafineryjnych, w maju b. r. 27.

IV. Przemysł gazolinowy.

Przeróbka gazu w gazoliniarniach. Przeróbka gazu ziemnego wynosiła: w kwietniu b. r. 20.718.184 m³ (marzec b. r. 22.998.995 m³, kwiecień ub. r. 21.596.706 m³), w maju b. r. 20.767.471 m³ (maj ub. r. 21.744.088 m³),

Produkcja gazoliny. Z tej ilości gazu wyprodukowano gazoliny: w kwietniu b. r. 3.171 t (marzec b. r. 3.346 t, kwiecień ub. r. 3.346 t). w maju b. r. 3.147 t (maj ub. r. 3.316 t).

Ekspedycje. Wyekspedjowano w odnośnym czasokresie:

	t o n n		
	1936 r.		1935 r.
	III.	IV.	IV.
Na rynek krajowy	382	425	478
Do innej rafinerji	2.031	1.821	1.790
Na eksport	71	26	10

	V. 1936 r.	V. 1935 r.
Na rynek krajowy	379	402
Do innej rafinerji	1.707	1.862
Na eksport	29	33

Zapasy w gazoliniarniach. Zapasy w fabrykach gazoliny były w odnośnych miesiącach następujące: w końcu kwietnia b. r. 465 t (w końcu marca b. r. 460 t, w końcu kwietnia ub. r. 615 t), w końcu maja b. r. 579 t (w końcu maja ub. r. 602 t).

Fabryki gazoliny i stan zatrudnienia w nich. Czynnych fabryk było w kwietniu b. r. 24, w maju b. r. 25, które zatrudniały w kwietniu b. r. 330, w maju b. r. 332 robotników.

Ceny ropy naftowej.

Ceny ropy bruttowej za 1 cyst. á 10.000 kg — czerwiec i lipiec 1936 r.:

Białkówka—Winnica, Dobrucowa, Kryg zielona	zł. 1.289.—
Bitków Franco-Polonaise	„ 1.366.—
Bitków—Pasieczna loco Dąbrowa	„ 1.490.—
Bitków Standard—Nobel	„ 1.439.—
Bitków Stella—Zofja, Grabownica—Humniska benzynowa	„ 1.663.—
Borysław, Hołowiecko, Opaka, Orów, Popiele, Stańkowa, Tyrawa Solna	„ 1.350.—
Grabownica—Humniska parafinowa	„ 1.393.—
Harklowa	„ 1.226.—
Humniska — Brzozów	„ 1.631.—
Klimkówka, Lubatówka, Wulka	„ 1.259.—
Jaszczew	„ 1.400.—
Klęczany	„ 1.785.—
Kosmacz, Ropienka ad Dukla, Zagórz	„ 1.295.—
Krosno parafinowa, Krościenko parafinowa	„ 1.195.—
Krosno wolna od parafiny, Krościenko wolna od parafiny, Węglówka	„ 1.214.—
Kryg czarna	„ 1.107.—
Libusza	„ 1.236.—
Lipie	„ 1.215.—
Lipinki	„ 1.313.—
Łodyna	„ 1.270.—
Majdan Rosulna	„ 1.339.—
Męcina Wielka, Męcinka, Pereprostyna	„ 1.391.—
Męcinka parafinowa	„ 1.321.—
Młynki Starawieś	„ 1.782.—
Mokre	„ 1.638.—
Mraźnica Wierzchnia	„ 1.324.—
Potok	„ 1.741.—
Rajskie	„ 1.300.—
Roztoki, Starawieś jasna	„ 1.884.—
Równe Rogi parafinowa	„ 1.123.—
Równe Rogi wolna od parafiny	„ 1.268.—
Rymanów	„ 1.211.—
Rypne	„ 1.328.—
Schodnica	„ 1.484.—
Słoboda Rungurska	„ 1.344.—
Starawieś ciemna	„ 1.750.—
Strzelbice	„ 1.169.—
Szymbark	„ 1.329.—
Toroszówka	„ 1.890.—
Toroszówka — Ewa	„ 1.370.—
Turzepole	„ 1.218.—

Urycz		„ 1.529.—
Wańkowa		„ 1.199.—
Załawie		„ 1.754.—
Zmiennica		„ 1.241.—
	czerwiec	lipiec
Iwonicz	zł. 1.259.—	„ 1.400.—

Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych „Polmin“ wykonała prawo zakupu następujących marek tejże ropy: Białkówka—Winnica, Bitków Franco—Polonaise, Bitków Pasieczna loco Dąbrowa, Bitków Standard—Nobel, Bitków Stella—Zofja, Borysław, Dobrucowa, Grabownica—Humniska benzynowa, Grabownica—Humniska parafinowa, Harklowa, Humniska—Brzozów, Iwonicz, Jaszczew, Klimkówka, Krosno parafinowa, Krościenko parafinowa, Krosno wolna od parafiny, Krościenko wolna od parafiny, Kryg czarna, Kryg zielona, Libusza, Lipie, Lipinki, Lubatówka, Łodyna, Majdan—Rosulna, Męcina Wielka, Męcinka, Męcinka parafinowa, Młynki Starawieś, Mokre, Mraźnica Wierzchnia, Opaka, Pereprostyna, Potok, Roztoki, Równe Rogi parafinowa, Równe Rogi wolna od parafiny, Rypne, Schodnica, Stańkowa, Starawieś ciemna, Strzelbice, Toroszówka, Toroszówka—Ewa, Turzepole, Tyrawa Solna, Urycz, Wańkowa, Węglówka, Wulka, Załawie.

Przeciętne ceny ropy za 1 cyst. á 10.000 kg f=my Vacuum Oil Co — czerwiec i lipiec 1936 r.:

Bitków Stella — Zofja, Urycz		zł. 1.620.—
Grabownica bezparafinowa		„ 1.782.—
Humniska		„ 1.647.—
Iwonicz, Klimkówka bezparafinowa		„ 1.431.—
Jaszczew		„ 1.512.—
Krosno bezparafinowa		„ 1.331.64
Krosno parafinowa		„ 1.282.50
Kryg — Lipinki		„ 1.309.50
Kryg zielona, Lipinki — Rużyca		„ 1.350.—
Lipinki, Lipinki — Faworyt		„ 1.390.50
Lipinki — Lipa		„ 1.362.02
Męcina Wielka		„ 1.444.50
Mokre		„ 1.755.—
Polana Ostre		„ 1.242.—
Rajskie		„ 1.687.50
Starowsianka		„ 1.728.—
Strzelbice		„ 1.296.—
Toroszówka — Petronafta		„ 1.890.—
	czerwiec	lipiec
Potok	zł. 1.723.33	„ 1.722.62
Rypne — Duba	„ 1.328.95	„ 1.323.64

Cena gazu ziemnego.

Cena ta ustalona została przez Izbę Przemysłowo-Handlową we Lwowie dla zagłębia Borysław—Tustanowice — za czerwiec i lipiec b. r. na

4.12 groszy za 1 m^3.

Przy obliczaniu ceny gazu, przypadającego na udziały brutto, odliczają kopalnie z powyższej ceny koszty zabierania gazu z kopalń, t. j. koszty tłoczenia i t. p.

Okręgowy Urząd Górniczy w Stanisławowie

Nr. D. I/11—2753/36

Okręgowy Urząd Górniczy w Stanisławowie, na podstawie wyników dotychczasowych wierceń dokonanych przez Spółkę Akcyjną Eksploatacji Soli Potasowych we Lwowie i na podstawie opinji geologów, uznaje niniejszem tymczasowo, po myśli postanowień § 4 rozporządzenia Wyższego Urzędu Górniczego w Krakowie z dnia 28 listopada 1933 r. Nr. N. I. 3/9—6075/33 w sprawie wydobywania i użytkowania palnych gazów ziemnych na obszarach gazowych, — tereny niżej wymienione położone w powiecie Kałuskim, za obszary gazowe i ustala wzajemne oddalenie otworów wiertniczych zakładanych w gminie miejskiej Kałusz i gromadach Podhorki, Podmichale, Rypianka, Jaworówka i Chocin należących do gminy zbiorowej Podmichale, gromadach: Kropiwnik, Siwka Kałuska i Ugartsthal należących do gminy zbiorowej Hołyń, na 500 m., — a zakładanych na terenie gromad Stefanówka, Bołochów, Zawadka, Zbora, Stańkowa, Kulinki, Wierzchnia, Bronowice, Humenów, Mościska należących do gminy zbiorowej Wierzchnia, oraz gromady Kopanki należącej do gminy zbiorowej Tomaszowce, na 1000 m.

Stanisławów, dnia 14 lipca 1936 r.

Naczelnik Urzędu Górniczego:
(—) Inż. Staufer

Wydawca: Związek Polskich Przemysłowców Naftowych we Lwowie, ul. Kościuszki 7. II p.
Redaktor odpowiedzialny: **Józef Szlemiński.**
Odbito w Lwowskiej Drukarni Nowoczesnej, Pasaż Mikolascha. — Telefon 216-76.